
美濃市地域公共交通計画（案）

平成 25 年 6 月

目 次

1章 計画策定の目的と流れ	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画策定の流れ	2
2章 美濃市の地域特性及び市民・利用者ニーズの把握	3
1. 地域特性と公共交通の現状	3
2. 市民・利用者ニーズの把握	12
3章 美濃市の地域公共交通の課題	27
4章 地域公共交通計画の位置付けと上位・関連計画	28
5章 地域公共交通計画の目標	33
1. 美濃市が目指す地域公共交通体系の将来像	33
2. 公共交通維持・活性化の基本方針	35
6章 目標を達成するために行う事業及び	
その実施に関する事項	37
1. 公共交通の機能分類と運行水準の設定	37
2. バス路線等の再編方針	40
3. 公共交通の運賃	43
4. 公共交通の利用促進策	44
5. 評価及び推進体制	45
6. 目標を達成するための事業及び実施主体	48

1章 計画策定の目的と流れ

1. 計画策定の目的

本市では、自主運行バスとして市コミュニティバス「わっちも乗ろ Car」、路線バスの廃止代替路線である「牧谷線」、社会実験として「市街地循環バス」を運行し、市民の日常生活における移動手段を確保してきました。また、民間の路線バス、高速バス、長良川鉄道により隣接都市等とのアクセス手段として確保されており、バス交通をはじめとする公共交通機関が整備されています。

平成 15 年度から運行している「わっちも乗ろ Car」については、高齢者などの交通弱者の移動手段として、特に移転した市立美濃病院への通院や買物目的の移動手段として、民間路線バスや牧谷線と比較して、よりきめ細かな運行を行う一方、利用実績や住民からの要望等を踏まえ、新規路線の運行、運賃の引き下げ、経路の延伸、停留所の増設など、利用者の利便性向上に努めてきました。

しかし、少子高齢化、人口減少などの社会情勢の変化、自家用車の依存度の高まりなどにより、公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、公共交通の維持が非常に厳しい状況にあります。その一方で、高齢者をはじめとする自動車などの移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上で重要な役割を担っています。

これら公共交通を取り巻く現状を踏まえ、公共交通の利用実態、市民及び利用者のニーズを把握し、鉄道、バスにタクシーを加えた公共交通が本市の将来像を支える生活基盤として整備され、誰もが利用しやすく、持続可能で環境にもやさしい交通手段として機能するため、またコ・モビリティ社会※の構築を推進するため、本市の公共交通のサービス目標設定となる美濃市公共交通計画の策定を行うことを目的とします。

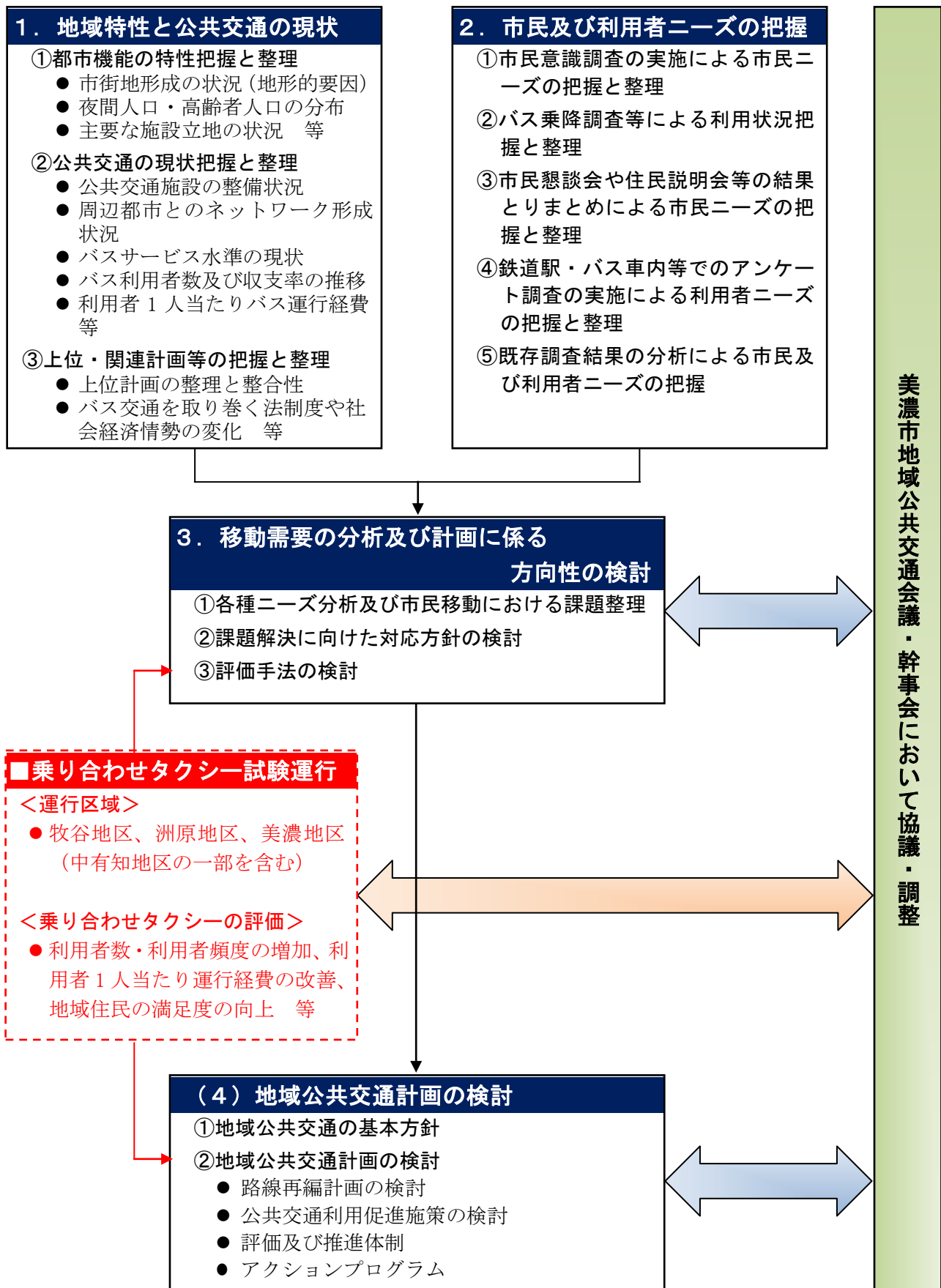
※コ・モビリティ社会

「コミュニティ」と「モビリティ」をあわせた造語で、子どもから高齢者まで全ての人が自由に安全に移動でき、交流が容易で暮らしやすく、創造的・文化的な社会のこと。

2. 計画策定の流れ

本計画は、以下の計画策定の流れに基づき実施します。

図 1-1 計画策定の流れ



2章 美濃市の地域特性及び市民・利用者ニーズの把握

1. 地域特性と公共交通の現状

1) 都市機能の特性把握

- 人口は減少傾向にあり、近年 10 年間で約 8%減少（24,662 人→22,629 人）H22 年度末
- 高齢化率は増加傾向にあり、近年 10 年間で約 5 ポイント増加（23.2%→27.6%）H22 年度末
- 美濃地区を中心に南部の中有知地区及び国道 156 号沿道市街地での人口集積が高く、北部の下牧・上牧地区、洲原地区等では谷戸部に低密な集落が分布
- 通勤通学流動は、流出入とも関市との結びつきが強い
- 観光入り込客数は増加傾向

図 2-1 夜間人口及び高齢化率の推移（国勢調査）

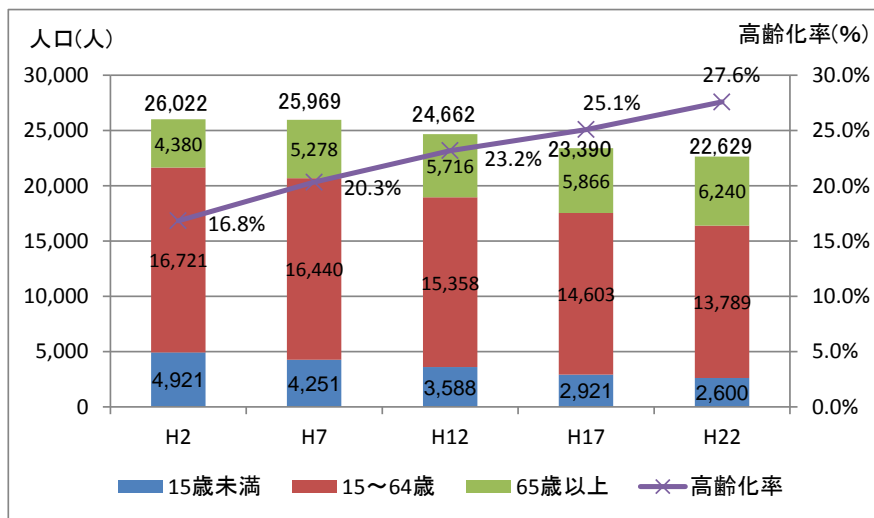
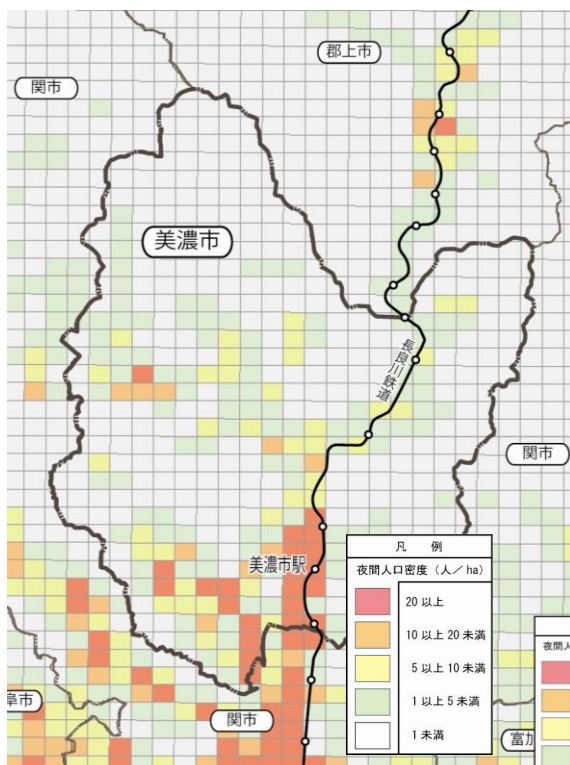


図 2-2 夜間人口及び高齢者人口密度の分布（H17 国勢調査人口メッシュ）

<夜間人口密度>



<高齢者人口密度>

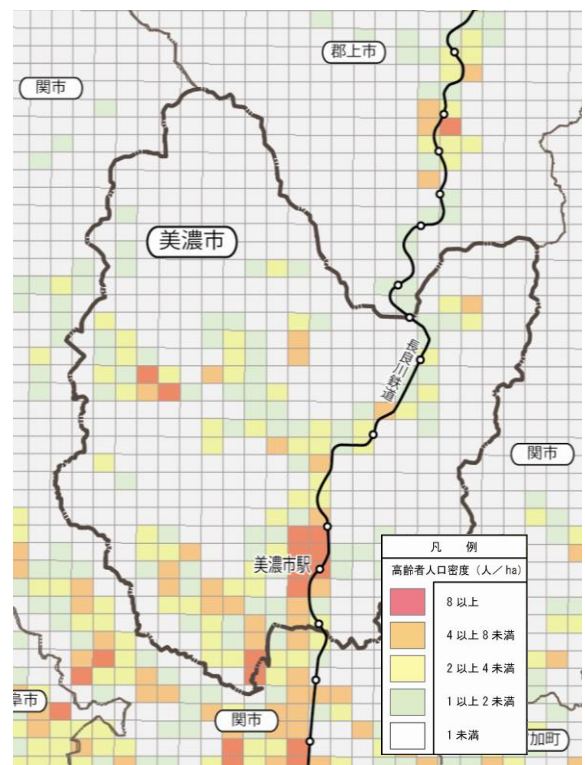
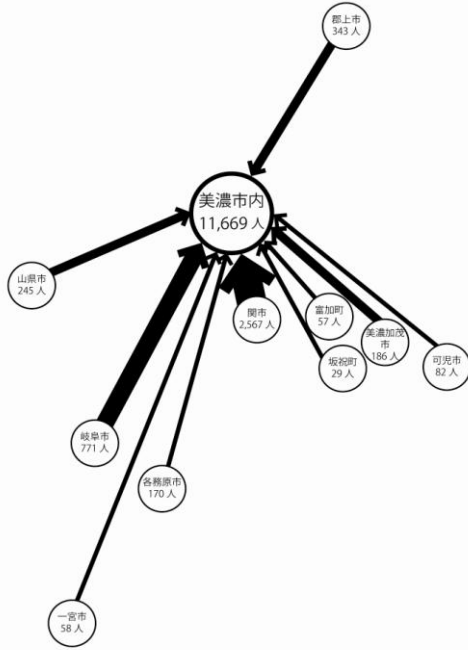


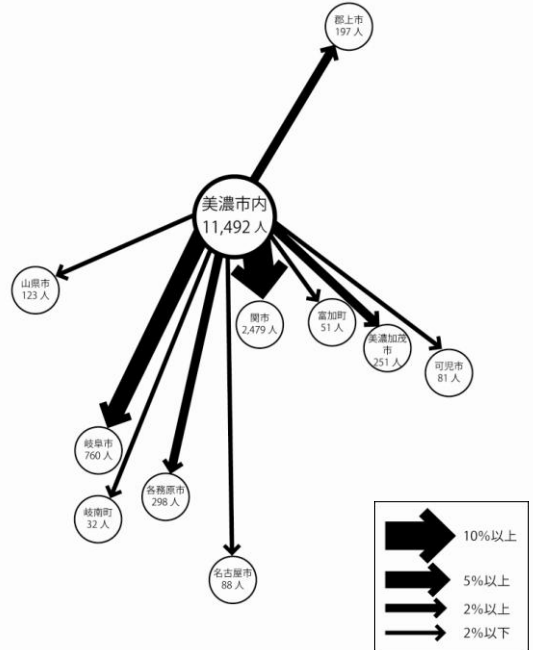
図 2-3 通勤・通学流動 (H22 国勢調査)

<美濃市通勤流入>



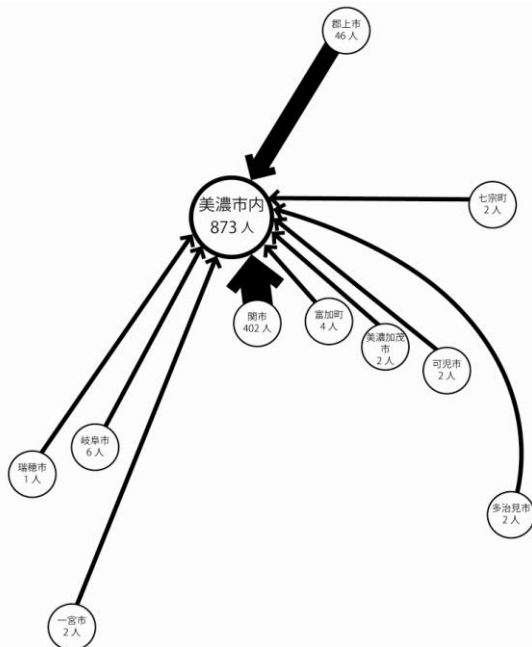
自市内就業及び通勤流入上位5位		
市町村名	人数	割合
美濃市	6,586	56%
1 関市	2,567	22%
2 岐阜市	771	7%
3 郡上市	343	3%
4 山県市	245	2%
5 美濃加茂市	186	2%

<美濃市通勤流出>



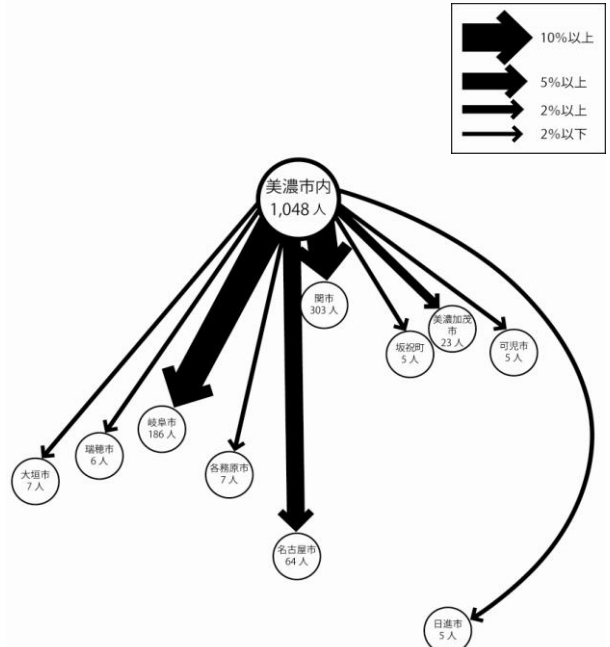
自市内就業及び通勤流出上位5位		
市町村名	人数	割合
美濃市	6,586	57%
1 関市	2,479	22%
2 岐阜市	760	7%
3 各務原市	298	3%
4 美濃加茂市	251	2%
5 郡上市	197	2%

<美濃市通学流入>



自市内就業及び通学流入上位5位		
市町村名	人数	割合
美濃市	376	43%
1 関市	402	46%
2 郡上市	46	5%
3 岐阜市	6	1%
4 富加町	4	0%
5 美濃加茂市	2	0%

<美濃市通学流出>



自市内就業及び通学流出上位5位		
市町村名	人数	割合
美濃市	376	36%
1 関市	303	29%
2 岐阜市	186	18%
3 名古屋市	64	6%
4 美濃加茂市	23	2%
5 各務原市	7	1%

図 2-4 出身中学校別進学高校（H23 年度卒業生）

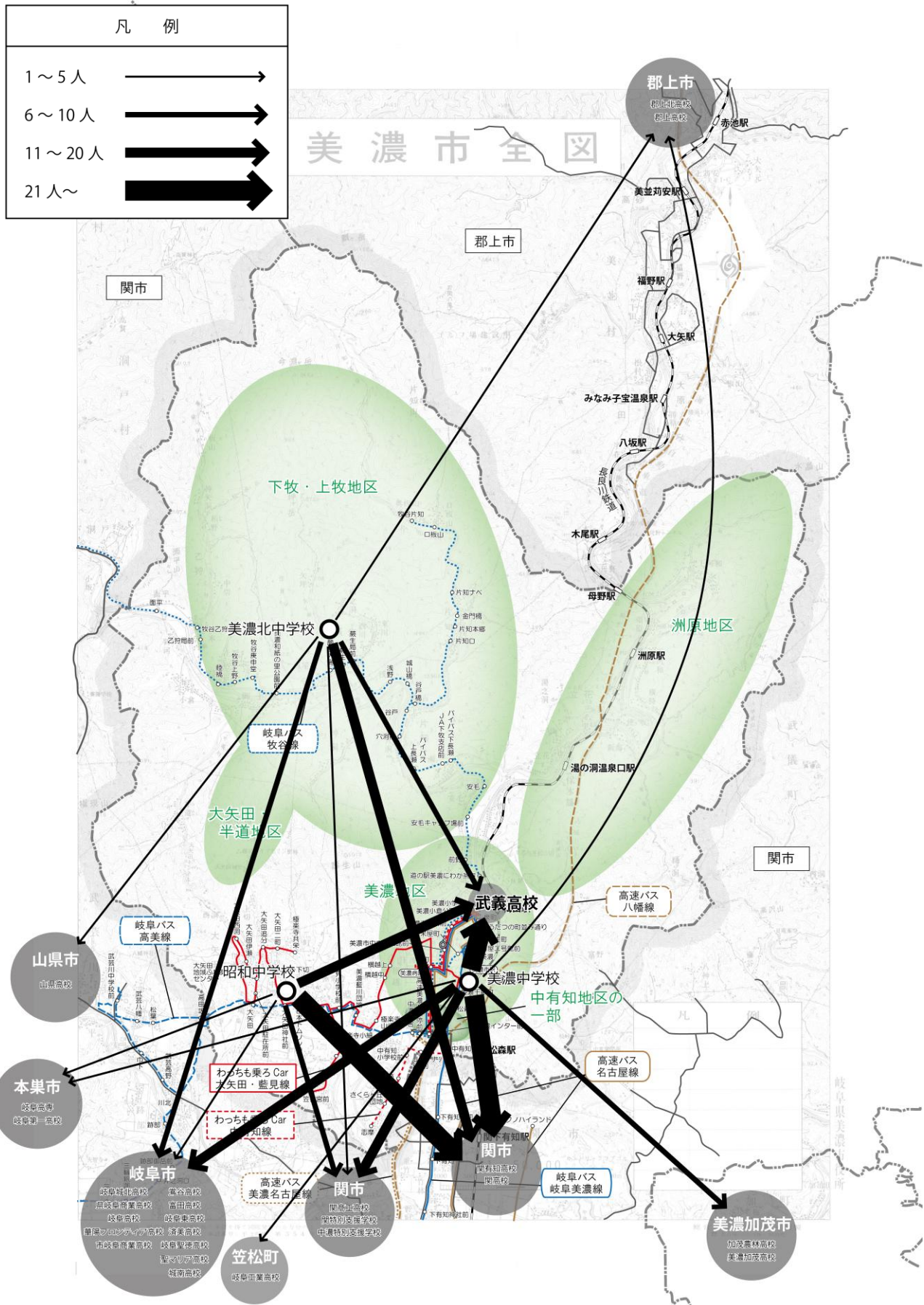
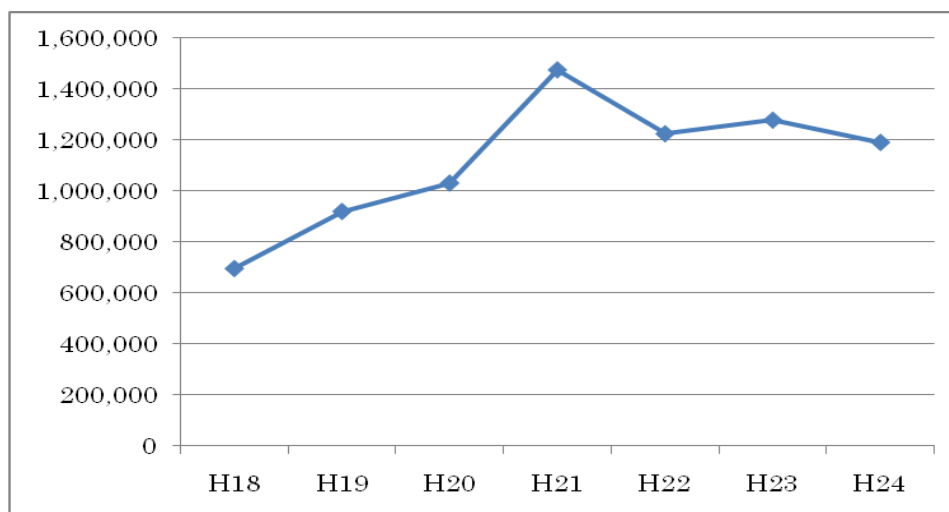


図 2-5 美濃市観光入込客数の推移



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
大矢田もみじ谷	84,316	80,645	68,508	76,605	67,587	54,703	63,000
小倉公園	136,678	146,444	139,367	153,974	175,289	37,327	33,704
うだつの上がる町並み						186,928	177,642
美濃和紙の里会館	41,165	39,896	34,691	34,691	33,325	35,327	38,035
板取川・長良川中流域	58,207	72,514	84,707	68,116	—	—	—
美濃道三温泉	59,427	70,707	58,418	51,113	43,246	56,684	12,347
道の駅 美濃にわか茶屋	—	144,264	292,811	723,230	539,232	603,692	514,992
美濃まつり・さくらまつり	40,000	46,000	50,000	55,000	58,000	—	58,000
ひんこまつり	9,000	11,000	13,000	16,000	25,000	13,000	8,000
うだつの家のおひな様	—	5,000	10,000	20,000	25,000	25,000	25,000
うだつの町屋の五月節句	—	—	5,000	6,000	10,000	8,000	8,000
ツアーオブジャパン美濃ステージ	—	22,000	25,000	25,000	25,000	—	15,000
美濃町屋回廊	10,000	12,000	12,500	12,500	10,000	10,000	10,000
美濃市花火大会	20,000	25,000	20,000	15,000	22,000	22,000	23,000
美濃和紙あかりアート展	100,000	135,000	98,000	100,000	68,000	108,000	107,000
あかりの町並み美濃	15,000	15,000	18,000	20,000	25,000	25,000	20,000
美濃市産業祭	35,000	50,000	55,000	55,000	55,000	50,000	35,000
その他	89,283	45,996	47,748	43,400	43,930	43,110	43,000
計	698,076	921,466	1,032,750	1,475,629	1,225,609	1,278,771	1,191,720

※ 美濃市で年間 10 万人以上の集客があった施設は、「道の駅美濃にわか茶屋」、「うだつの上がる町並み・小倉公園」

(資料：H24 年度岐阜県観光レクリエーション動態調査)

2) 公共交通の現状把握

- ▶ 美濃市駅及び美濃病院等の本市中心部から放射状に形成される公共交通ネットワーク
- ▶ 隣接する関市、郡上市等の都市間を連絡する長良川鉄道
- ▶ 岐阜市、名古屋市等の都市間を連絡する高速バス及び民間路線バス
- ▶ 市内の移動需要に対応したわっちも乗る Car 及び市街地循環バス
- ▶ 平成 24 年 11 月 1 日より、定時定路線のわっちも乗る Car (5 路線) 及び市街地循環バスに変わりデマンド型交通の乗り合わせタクシーの試験運行が開始
- ▶ 減少傾向にあるコミュニティバスの利用者及び長良川鉄道乗降客数
- ▶ 周辺都市と比較して高い利用者 1 人当たりの運行経費

図 2-6 公共交通路線網図 (H24. 9. 30 以前)

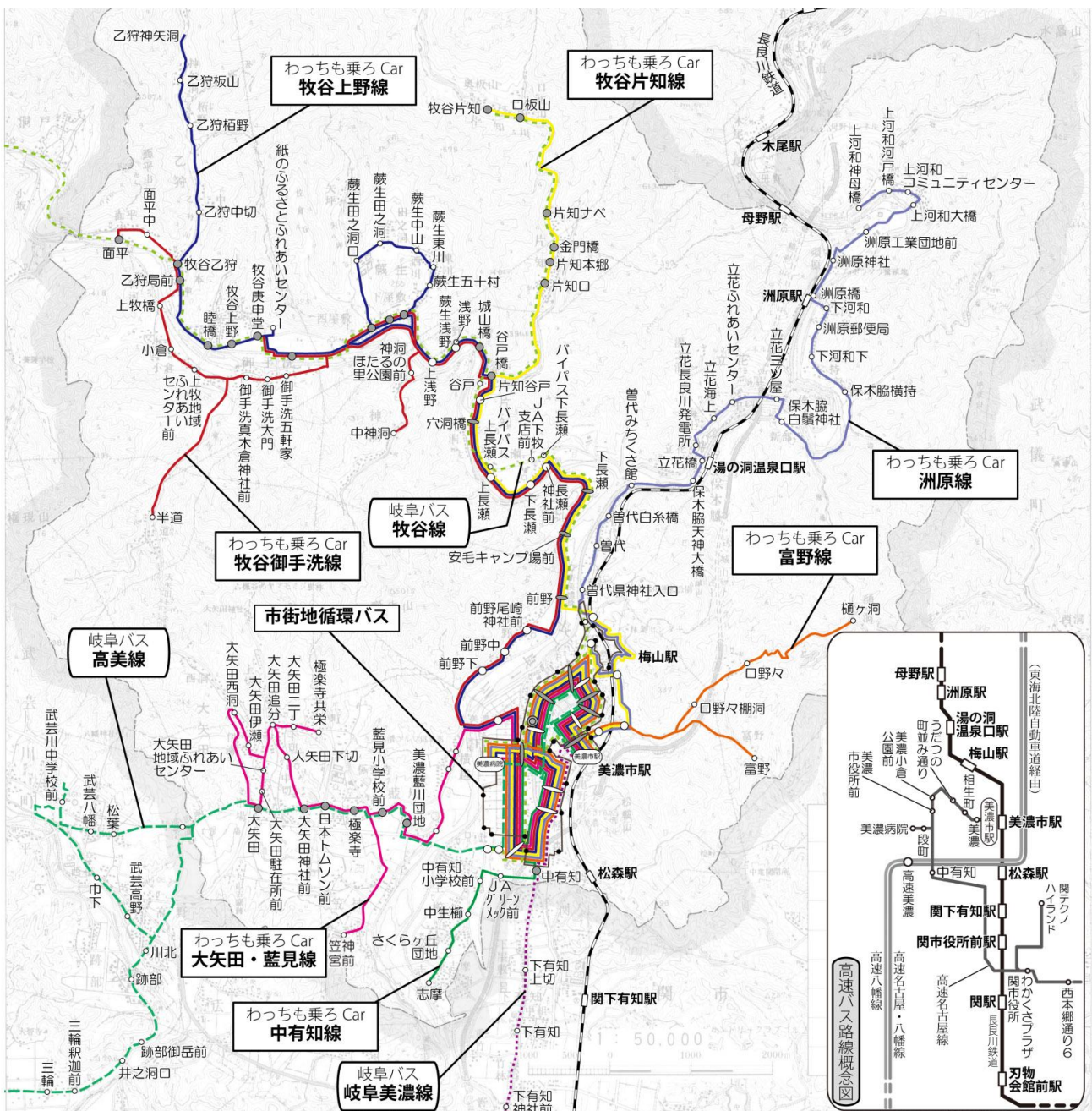


図 2-7 公共交通路線網図 (H24. 12. 1 現在)

2012年10月1日改正内容

- ・岐阜バス 岐阜美濃線 美濃市駅～中濃庁舎間 路線延長
- ・岐阜バス 高美線 中濃庁舎～美濃市駅間 区間廃止
- ・岐阜バス 洞戸関線 廃止
- ・岐阜バス 高速美濃名古屋線 新設

2012年11月1日改正内容

- ・美濃市乗り合わせタクシー 試験運行
- ・わっちも乗る Car 洲原線、牧谷御手洗線、牧谷上野線、牧谷片知線、富野線及び市街地循環バス 廃止

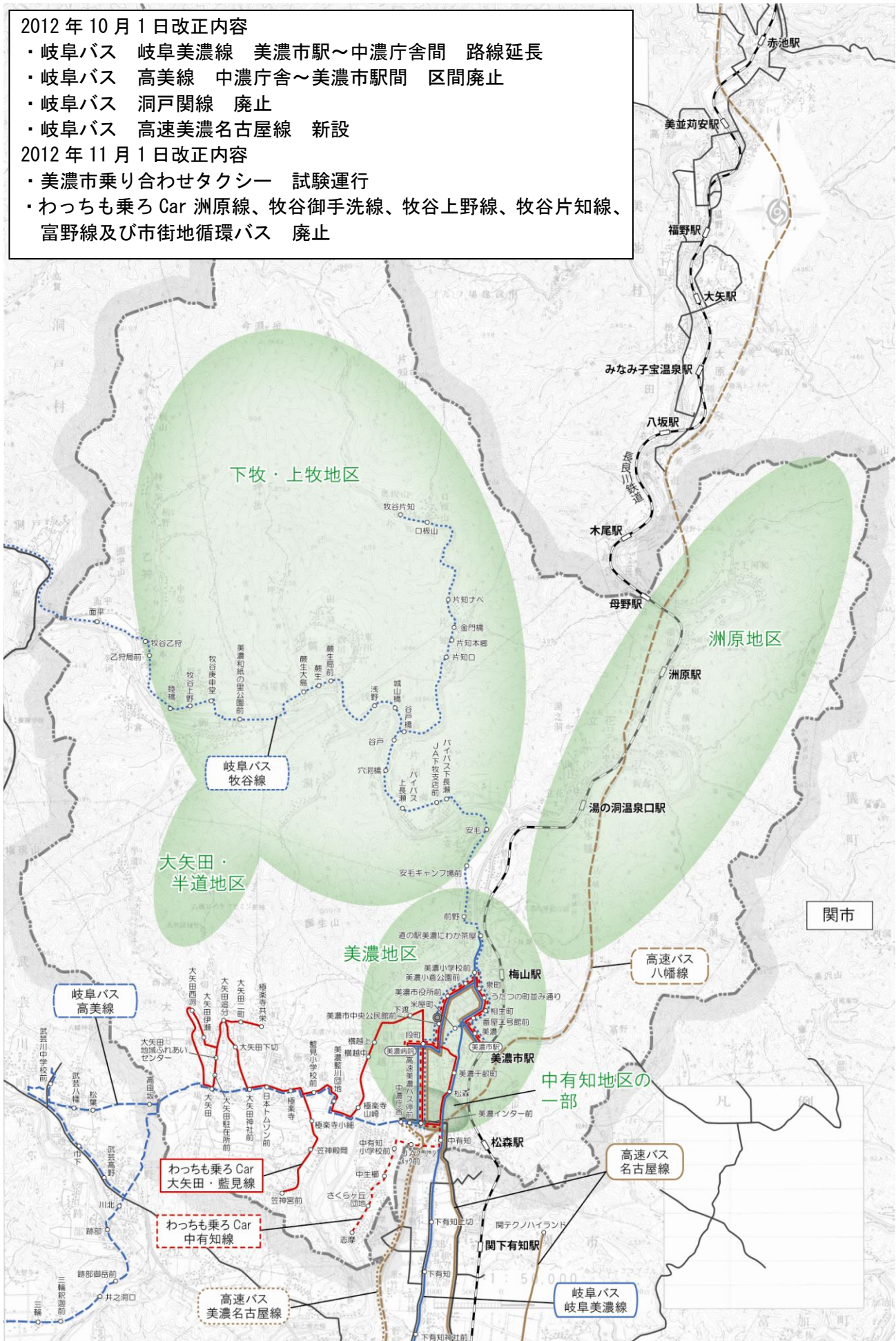
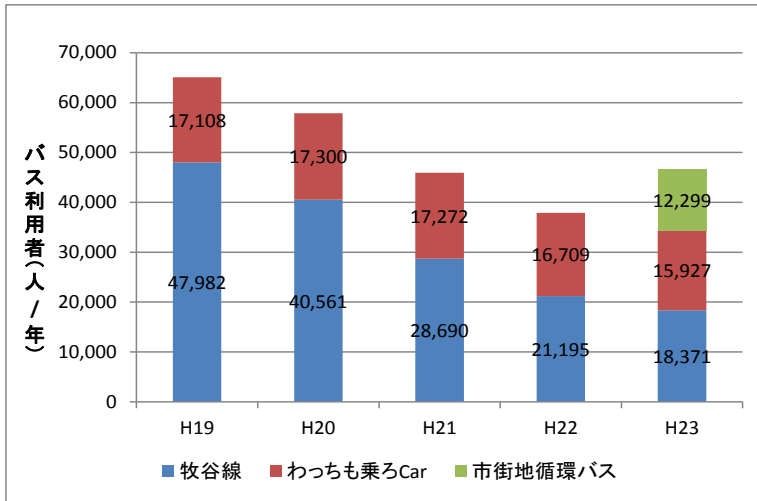


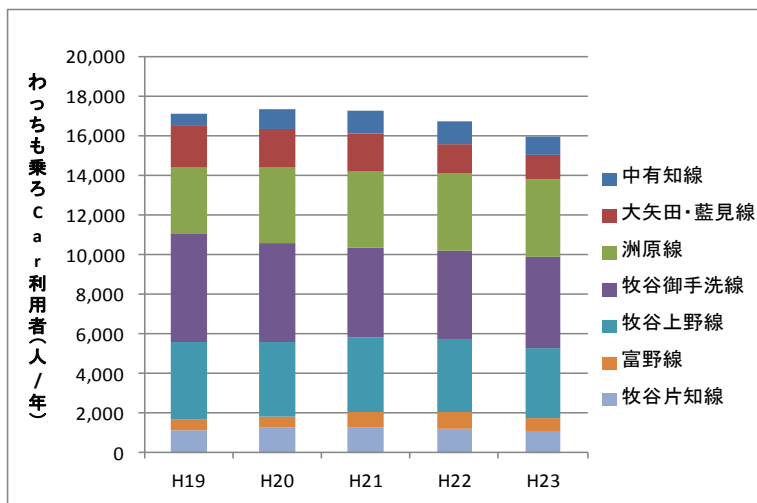
図 2-8 美濃市コミュニティバス等の利用者推移（各年 10 月～翌年 9 月の計）



単位：人

利用者数	H19	H20	H21	H22	H23
牧谷線	47,982	40,561	28,690	21,195	18,371
わっちも乗ろCar	17,108	17,300	17,272	16,709	15,927
市街地循環バス	-	-	-	-	12,299
計	65,090	57,861	45,962	37,904	46,597

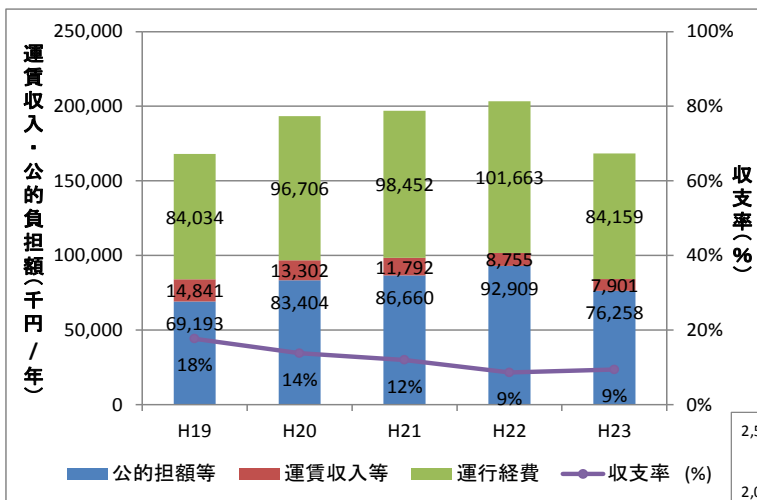
図 2-9 わっちも乗ろCar の路線別利用者推移



単位：人

利用者数	H19	H20	H21	H22	H23
中有知線	646	950	1,199	1,146	882
大矢田・藍見線	2,064	1,900	1,906	1,435	1,229
洲原線	3,380	3,900	3,814	3,943	3,932
牧谷御手洗線	5,422	5,000	4,557	4,430	4,600
牧谷上野線	3,952	3,750	3,728	3,711	3,556
富野線	558	550	791	860	688
牧谷片知線	1,086	1,250	1,277	1,184	1,040
計	17,108	17,300	17,272	16,709	15,927

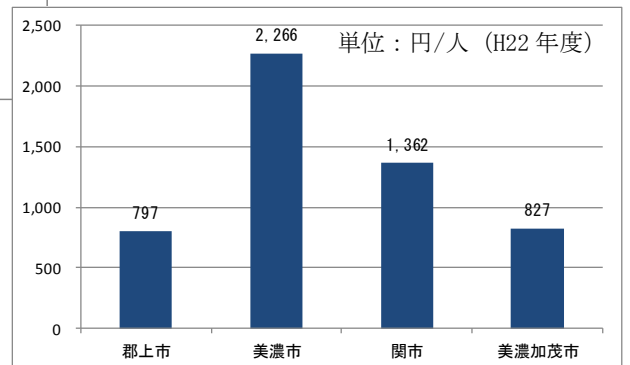
図 2-10 美濃市コミュニティバス等の運行経費推移



単位：千円

運行経費	H19	H20	H21	H22	H23
公的担額等	69,193	83,404	86,660	92,909	76,258
運賃収入等	14,841	13,302	11,792	8,755	7,901
運行経費	84,034	96,706	98,452	101,663	84,159
収支率 (%)	18%	14%	12%	9%	9%

図 2-11 バス利用者 1 人当たり補助金充当額



(資料：長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画策定調査)

図 2-12 美濃市乗り合わせタクシーの月別予約件数及び利用者数 (H24. 11~H25. 3)

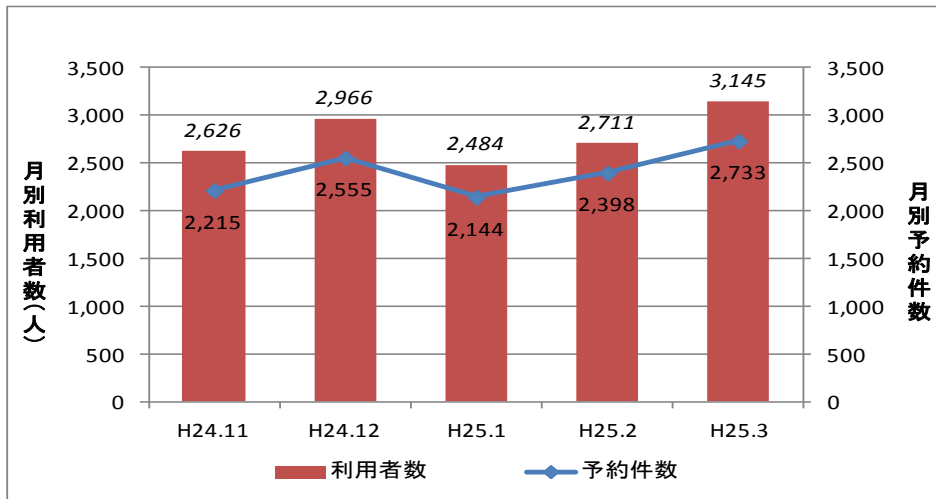


図 2-13 美濃市乗り合わせタクシーの曜日別平均予約件数及び平均利用者数 (H24. 11~H25. 3)

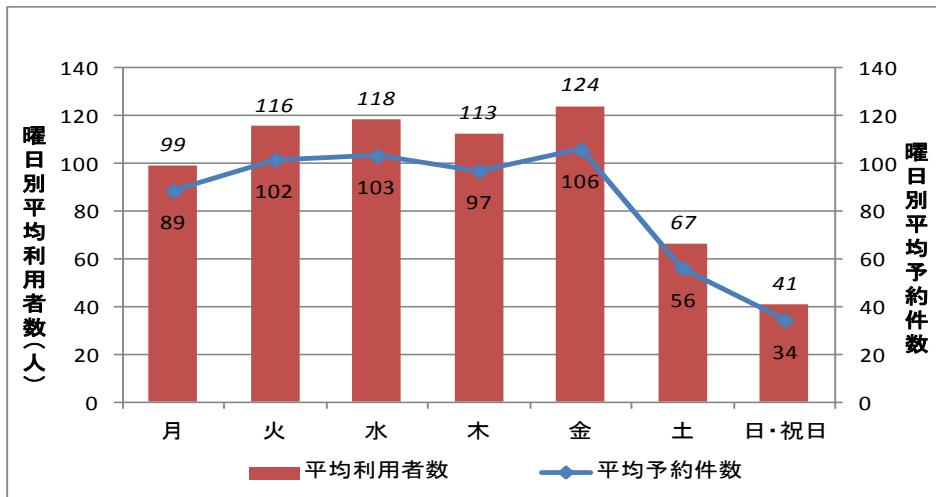


図 2-14 美濃市乗り合わせタクシーの予約に関する問題等発生件数 (H24. 11~H25. 3)

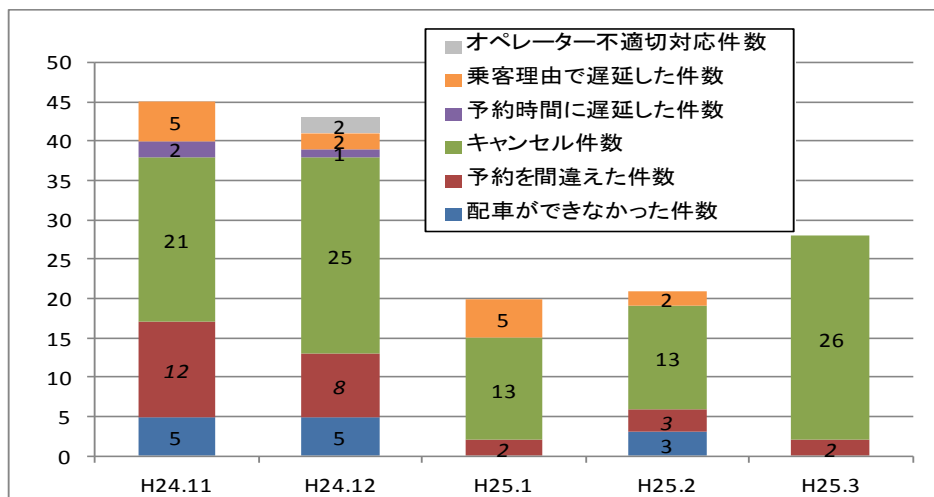
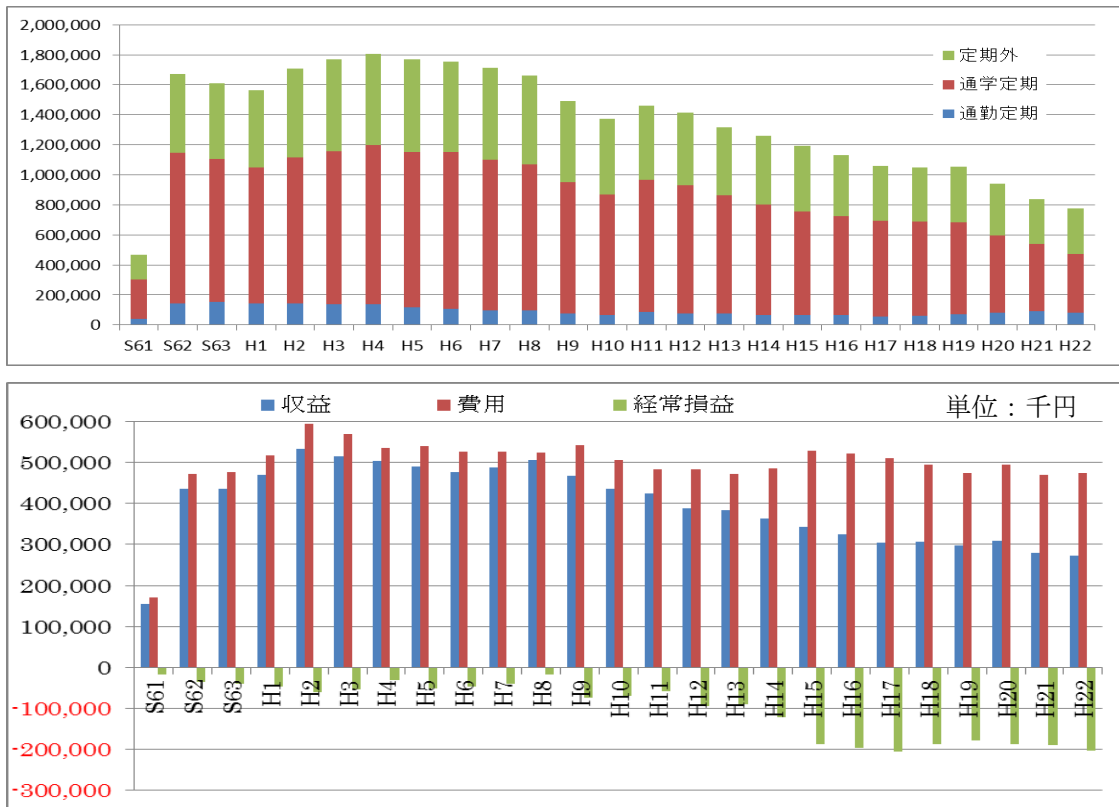


図 2-15 長良川鉄道の乗降客数及び収支状況の推移



(資料：平成 22 年第 3 セクター鉄道の概要)

図 2-16 長良川鉄道の駅別乗降客数



(資料：平成 23 年 5 月 17 日実態調査結果より)

2. 市民・利用者ニーズの把握

1) 市民アンケート

(1) 市民アンケートの概要

①調査の目的

美濃市内・外を運行する長良川鉄道や複数のバス交通の相互連携を図り、利用者にとって分かりやすく、利用しやすい公共交通とするため、市内公共交通の利用実態やバス利用に関する問題点・課題などの把握を目的として、アンケート調査を実施しました。

②調査対象及び調査方法

項目	内容
調査対象	美濃市に居住する15歳以上の市民
配布数	1,000通
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	平成24年9月26日～10月10日
調査地域	市内全域

③配布数及び回収結果

配布数	回収数	回収率
1,000	415	41.5%

④数値の統計的な取り扱いについて

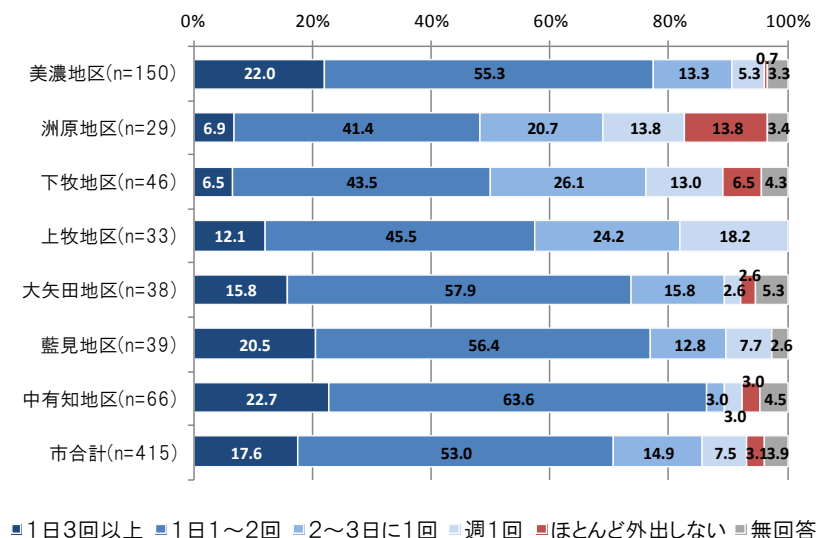
- ▶ 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下第2位を四捨五入した数値で表示していますので、合計が100%を前後する場合があります。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約70%”など、小数点以下第1位を四捨五入した整数値で表記しています。
- ▶ 設問に対する回答者の母数は“n=〇”と掲載し、各比率はnを100%として算出しています。
- ▶ 以下、各種アンケート調査及びヒアリング調査も同様に集計しています。

(2) 市民アンケートの結果（抜粋）

①普段の外出頻度について

- 市合計では、1日に1回以上外出している回答者の割合が70%以上を占める。
- 洲原地区では、「ほとんど外出しない」回答者が約14%存在する。

図 2-17 外出頻度



②普段外出する主な目的、目的別外出時間・帰宅時間及び移動手段について

■目的別では、「買物」が約62%と多く、次いで「通勤」が約49%となっている。
 ■移動手段別では、「車（自分で運転）」が多く、通勤、買物では約84～94%を占め、通院・検診でも約51%となっている。また、「わっちも乗るCar」も約15%となっている。
 ■時間別では、外出は通勤が7～8時台、通院・検診が8～10時台、買物が10時台の利用が多い。帰宅は通勤が17～19時が多く、通院・検診及び買物は分散している。

図 2-18 目的

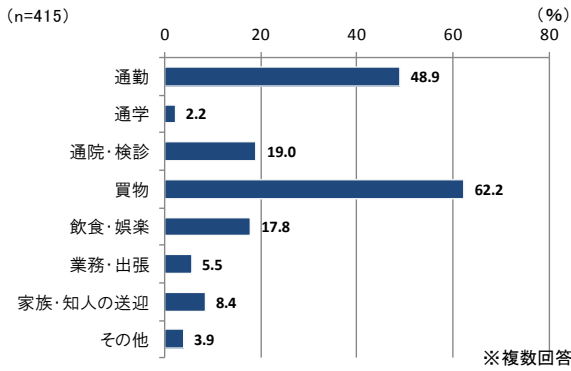


図 2-19 移動手段

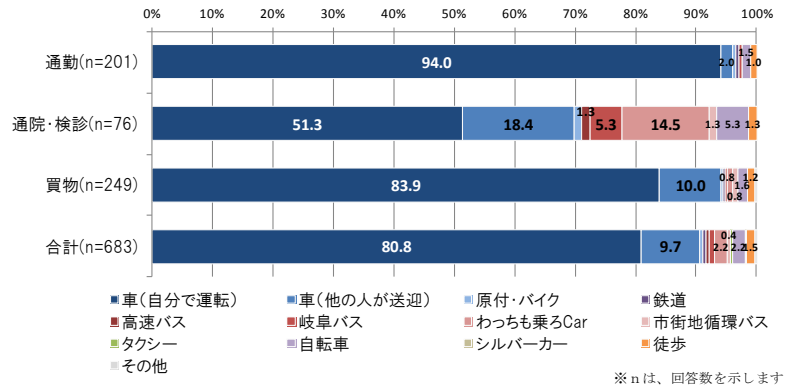


図 2-20 通勤目的の外出時間・帰宅時間

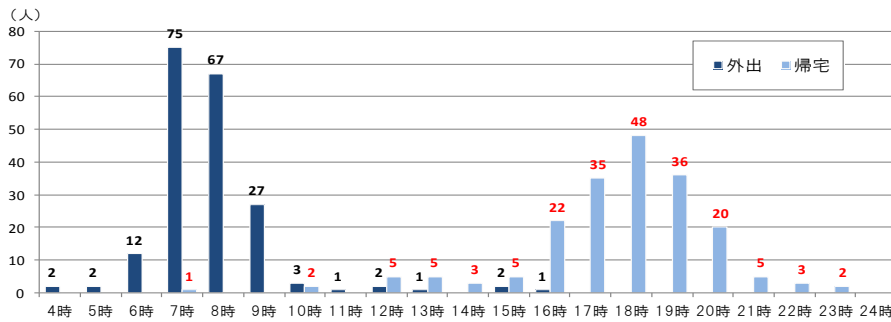


図 2-21 通院・検診目的の外出時間・帰宅時間

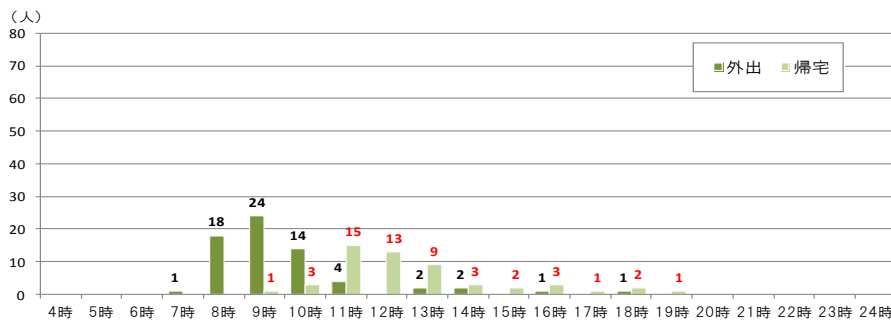
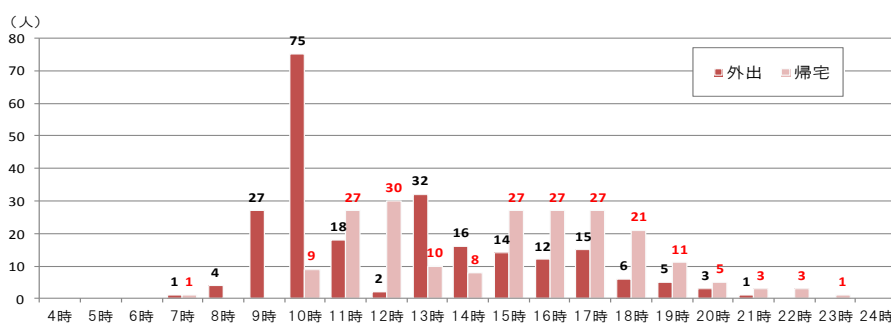


図 2-22 買物目的の外出時間・帰宅時間

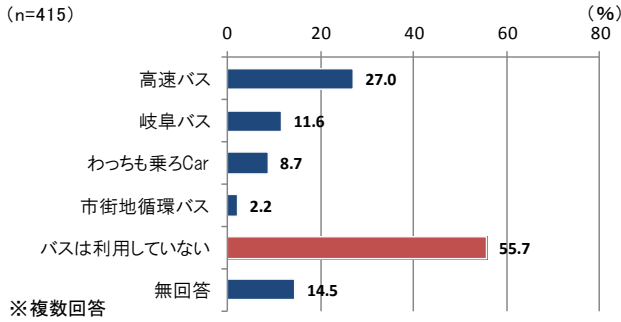


③この1年間のバス利用有無と利用したバス分類について

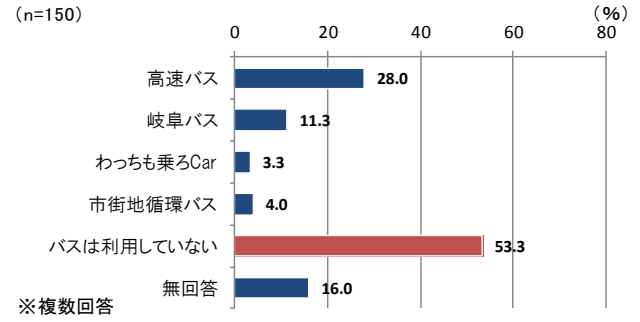
■市全体では、「バスは利用していない」が約56%と多く、利用路線の中では、「高速バス」が27%と多い。
 ■下牧地区を除く全地区で、「バスは利用していない」とする回答が50%以上を占める。

図 2-23 利用バス路線

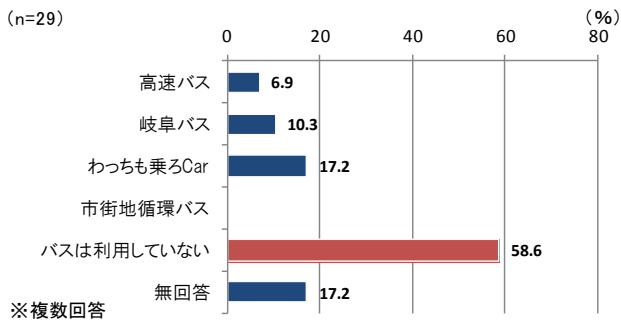
市全体



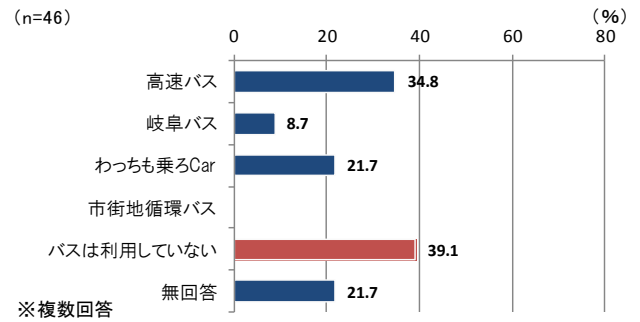
美濃地区



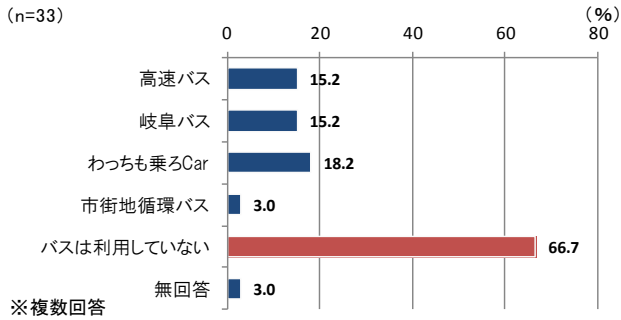
洲原地区



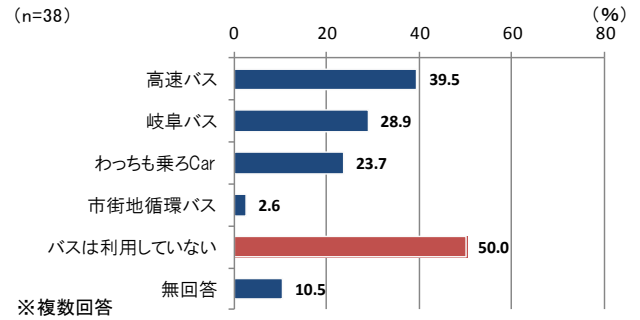
下牧地区



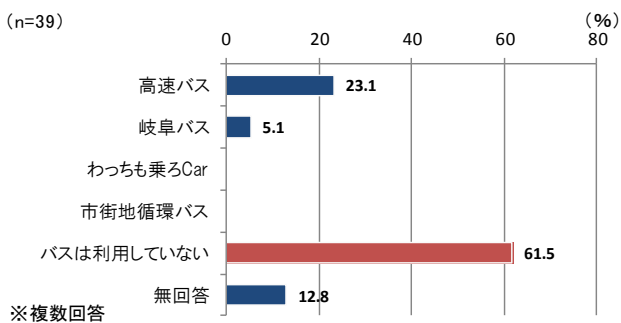
上牧地区



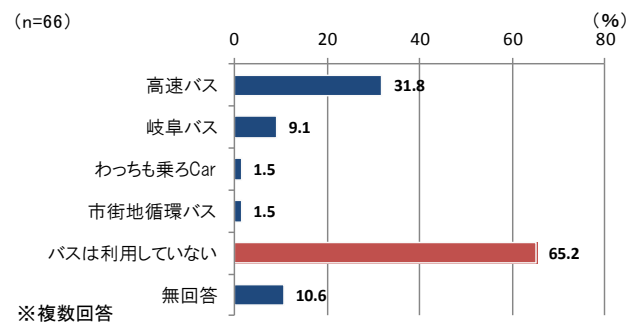
大矢田地区



藍見地区



中有知地区



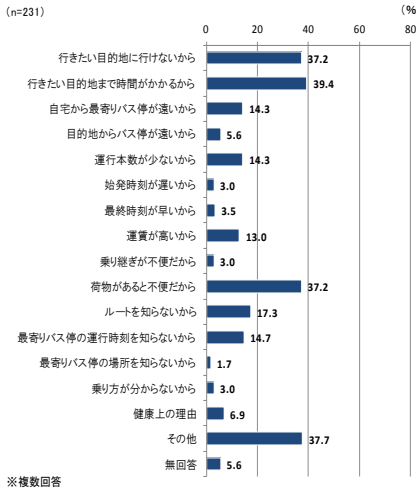
④バスを利用しない理由について

■各地区とも、「行きたい目的地まで時間がかかるから」、「行きたい目的地に行けないから」、「自動車があるから」といった理由が多く挙げられている。

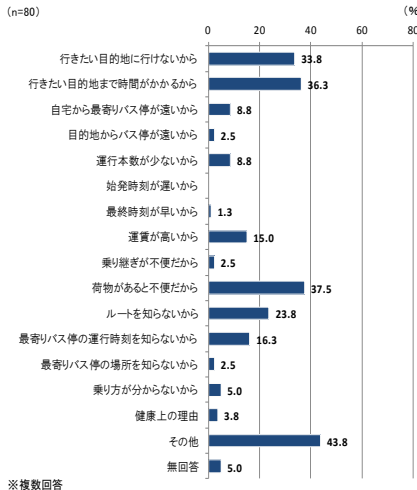
■下牧地区では、「運行本数が少ないから」が約39%、上牧地区では、「運賃が高いから」が約27%と、他の地区に比べて多い。

図 2-24 バスを利用しない理由

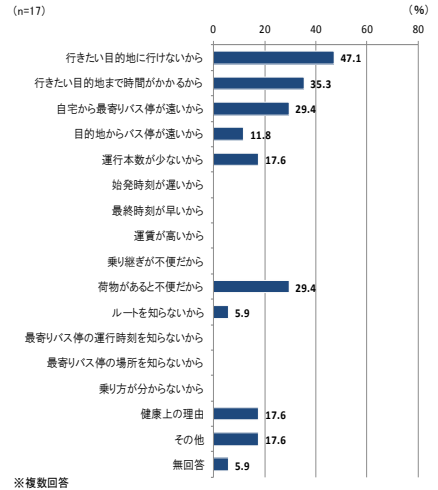
市全体



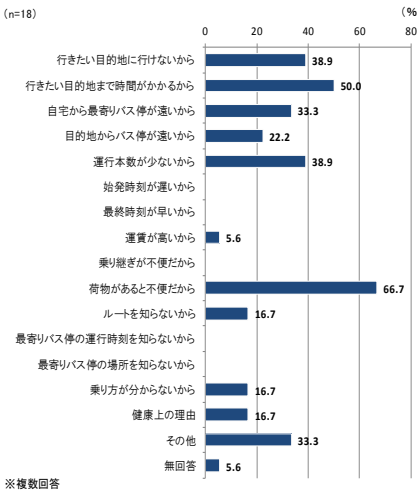
美濃地区



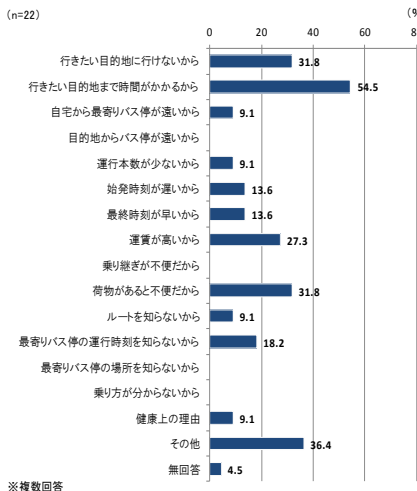
洲原地区



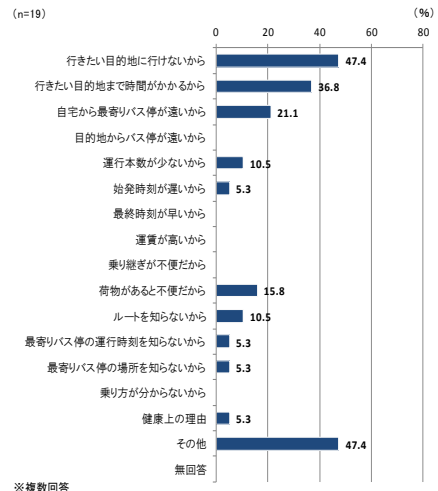
下牧地区



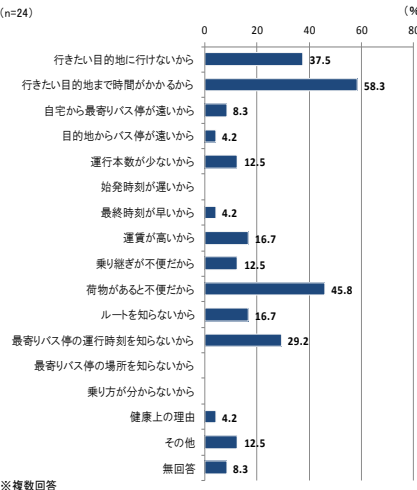
上牧地区



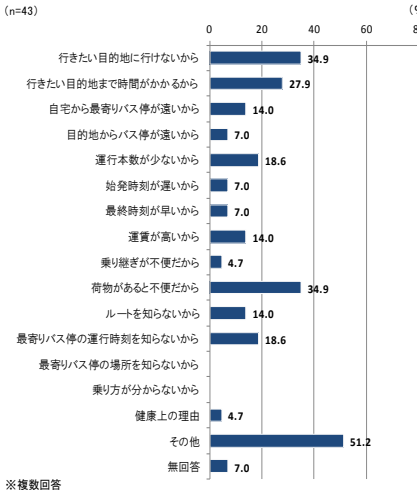
大矢田地区



藍見地区



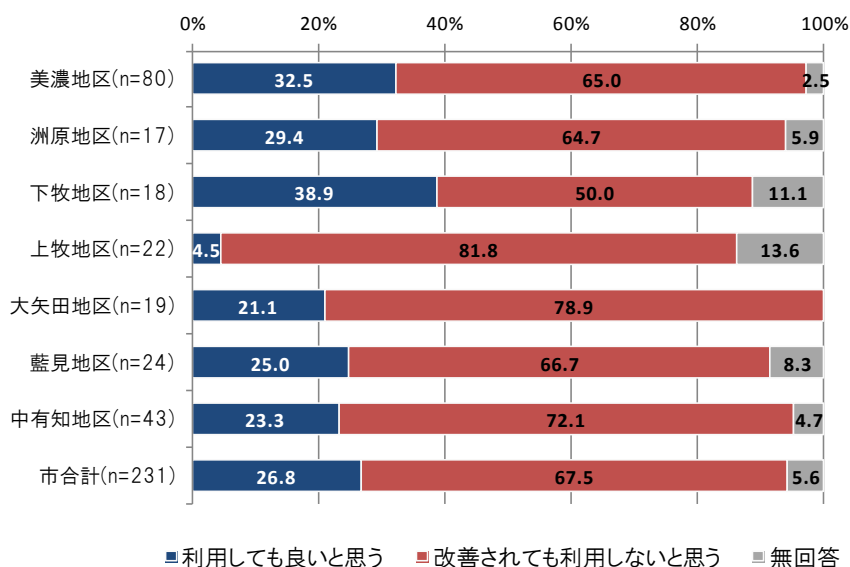
中有知地区



⑤バスを利用しない理由が改善された場合の、バスの利用意向について

■市合計では、「改善されても利用しないと思う」が約68%を占める。
 ■上牧地区では、「改善されても利用しないと思う」が約82%と高い割合を占める。

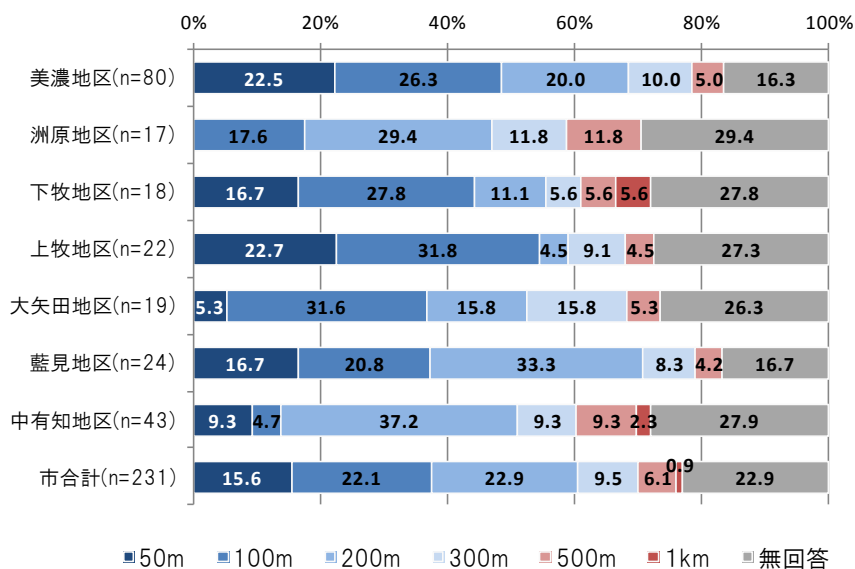
図 2-25 バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向



⑥バス利用が可能であると思う自宅からバス停までの距離について

■市合計では、自宅からバス停までの距離が「300m」までなら利用可能が約70%を占める。
 □上牧地区では、「100m」までなら利用可能が約55%と多い。

図 2-26 バス利用が可能であると思う自宅からバス停までの距離



⑦ 普段利用している施設とその利用頻度、手段について

- 各地区とも、大型商業施設の利用が多く、オークワ美濃インター店、サビー、イオン美濃店が上位に位置している。
- 美濃病院の利用も多く、下牧地区、上牧地区では1位となっている。
- 道の駅美濃にわか茶屋も、いずれの地区でも上位を占めている。
- 各地区とも、6施設で5位までを独占しており、利用施設が集中しているといえる。

表 2-1 利用施設ランキング

	1位		2位		3位		4位		5位	
美濃地区(n=150)	オークワ美濃インター店	43%	美濃市立美濃病院	41%	道の駅美濃にわか茶屋	31%	-	-	-	-
洲原地区(n=29)	美濃市立美濃病院	38%	イオン美濃店	28%	-	-	-	-	道の駅美濃にわか茶屋	24%
下牧地区(n=46)	オークワ美濃インター店	33%	サビー	28%	美濃市立美濃病院	24%	美濃市役所	15%	イオン美濃店	13%
上牧地区(n=33)	オークワ美濃インター店	48%	-	-	道の駅美濃にわか茶屋	24%	サビー	18%	美濃市役所	12%
大矢田地区(n=38)	オークワ美濃インター店	50%	サビー	45%	美濃市立美濃病院	32%	道の駅美濃にわか茶屋	26%	美濃市役所	24%
藍見地区(n=39)	オークワ美濃インター店	51%	サビー	33%	道の駅美濃にわか茶屋	26%	美濃市立美濃病院	23%	美濃市役所	21%
中有知地区(n=66)	オークワ美濃インター店	45%	サビー	33%	美濃市立美濃病院	27%	道の駅美濃にわか茶屋	20%	美濃市役所	18%

図 2-27 利用頻度

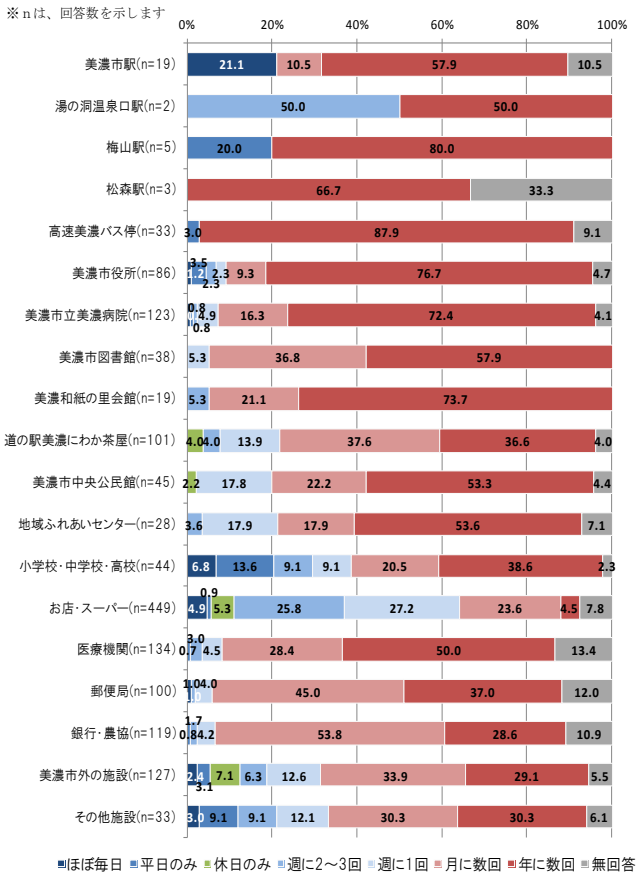
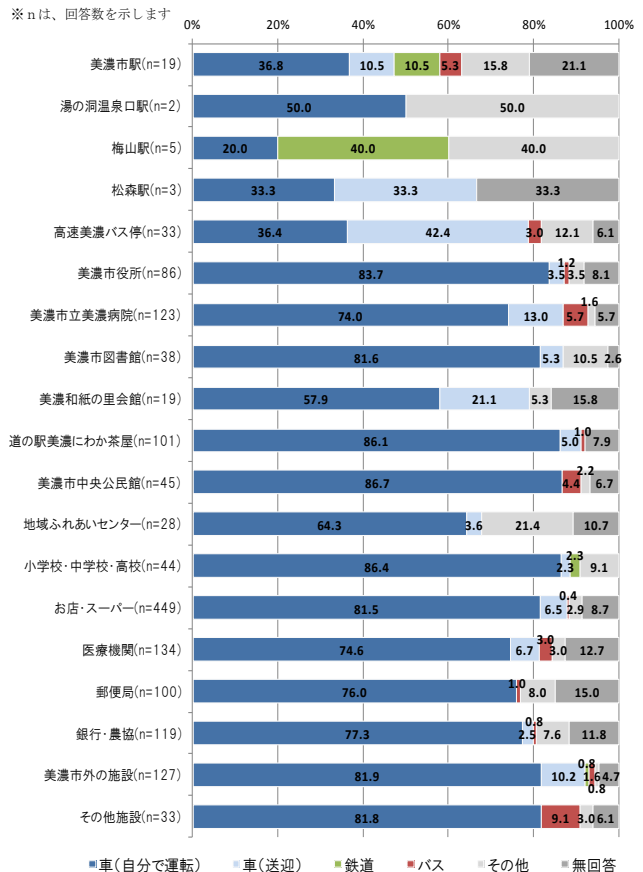


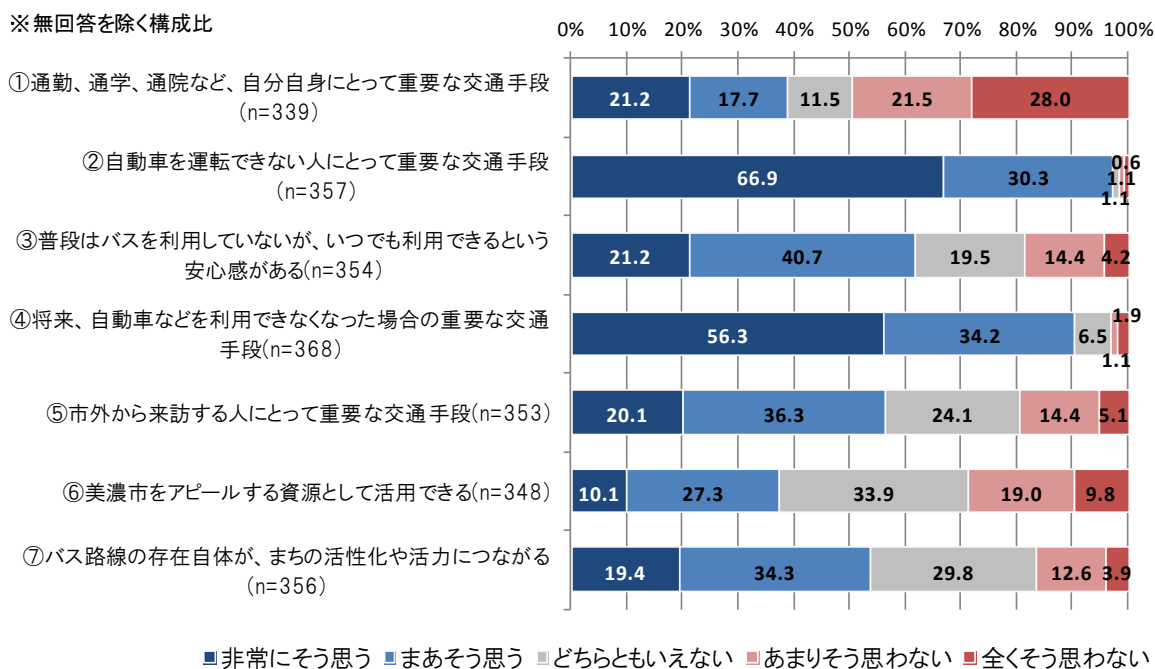
図 2-28 利用手段



⑧バス路線の利用や存在の価値に関する評価について

■「自動車を運転できない人」「将来、自動車を利用できなくなった場合」の利用価値が高く、「通勤、通学、通院など、自分自身にとって」の利用価値は低い。

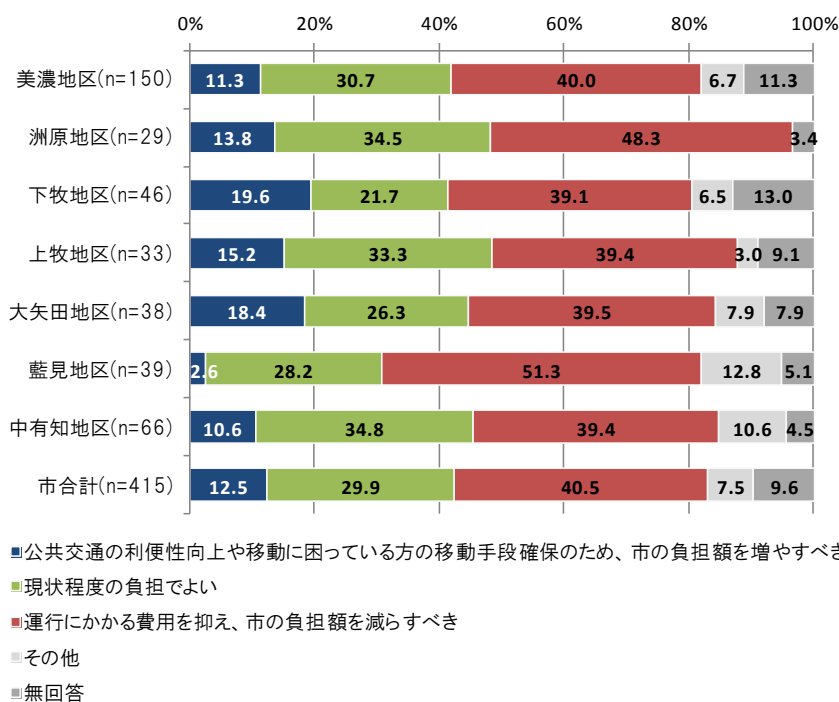
図 2-29 バス路線の利用や存在の価値の 5 段階評価



⑨バス運行に対する市の予算からの費用負担のあり方について

■市合計では、「市の負担額を減らすべき」の回答が約 41%を占める。
 ■洲原及び藍見地区では、「市の負担額を減らすべき」が約 5 割と多い一方で、下牧及び大矢田地区では、「市の負担額を増やすべき」が約 2 割存在する。

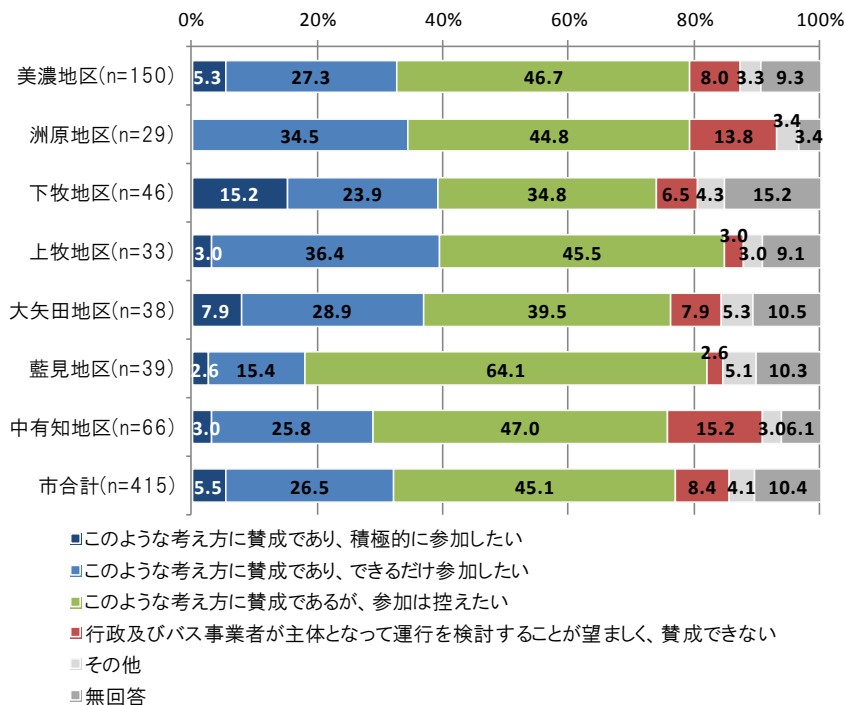
図 2-30 バス運行に対する市の予算からの費用負担のあり方について



⑩地域住民と行政が役割と責任を持って地域の公共交通を維持するというあり方についての考えや住民参加の場への参加意向について

■市合計では、「賛成である」が約77%と多い。
 ■藍見地区では、「参加したい」が約18%と、他の地区に比べて少ない。

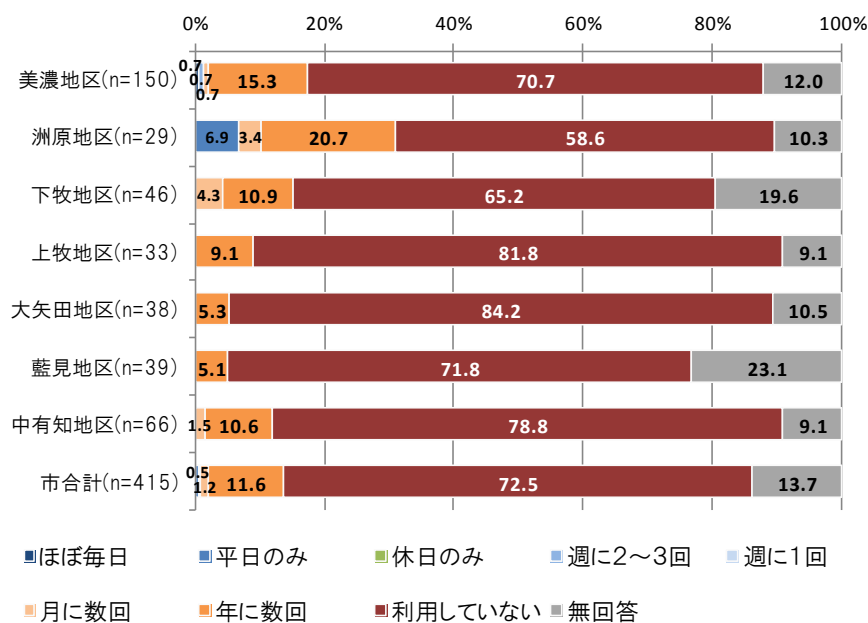
図 2-31 地域公共交通の維持のあり方についての考えや住民参加の場への参加意向について



⑪長良川鉄道の利用状況について

■市合計では、「利用していない」が約73%を占める。
 ■洲原地区では、少ないながら、「平日のみ」の定期利用が約7%存在する。

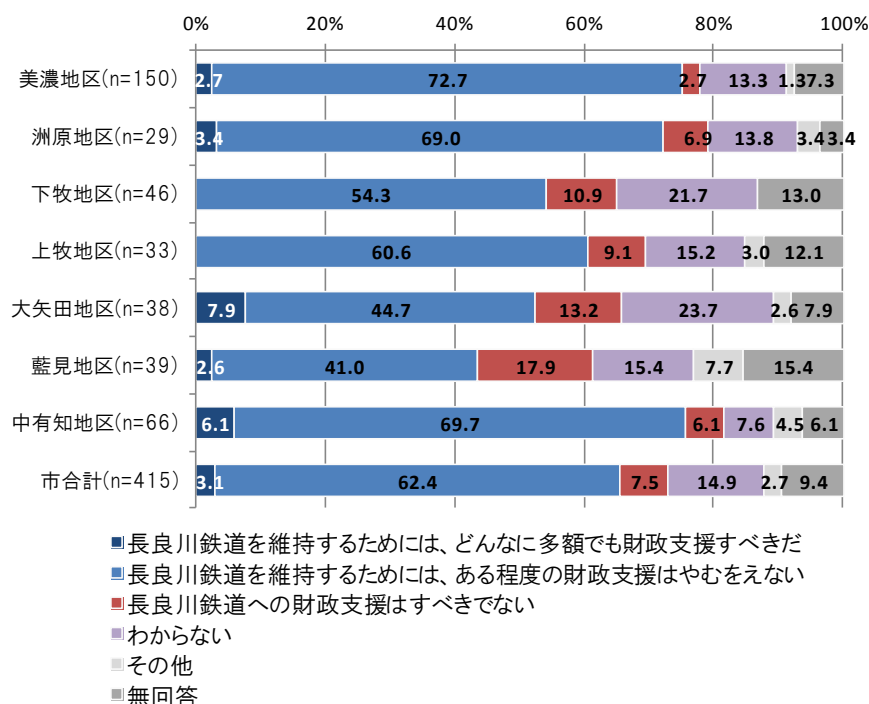
図 2-32 長良川鉄道の利用頻度



⑫長良川鉄道の維持に対する沿線市町の予算からの費用負担の可否について

■市合計では、「財政支援すべきだ」「財政支援はやむをえない」の合計が、約66%を占める。
 ■藍見地区では、「財政支援はすべきでない」が、約18%存在する。

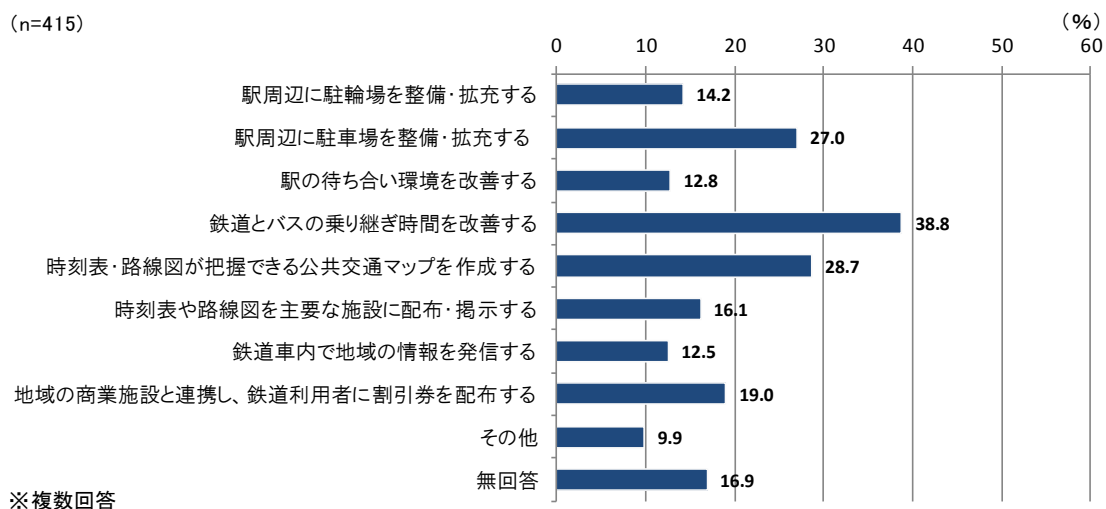
図 2-33 長良川鉄道の維持に対する沿線市町の予算からの費用負担の可否について



⑬長良川鉄道を利用しやすい交通手段とするための効果的な取り組みについて【問 22】

■各地区とも「鉄道とバスの乗り継ぎ時間を改善する」を最も効果的な取り組みとして挙げており、「駅周辺に駐車場を整備・拡充する」、「公共交通マップを作成する」も効果的な取り組みとして多く挙げられている。

図 2-34 長良川鉄道を利用しやすい交通手段とするための効果的な取り組みについて



2) バス利用者アンケート

(1) バス利用者アンケートの概要

①調査の目的

地域公共交通計画の策定に向け、美濃市内のバス交通や鉄道の利用実態、公共交通の利用に関する意向などを把握することを目的に、利用者アンケート調査を実施しました。

②調査方法

調査方法は、バス車内に調査員が乗車し、利用実態に関する内容を利用者へ直接聞き取り方式によるヒアリングを行い、その後、利用者へアンケート調査票を手渡しにて配布しました（期間中1人1枚・郵送回収）。

③対象路線別配布数 及び 回収結果

路線	アンケート調査		
	配布数	回収票数	回収率
高速バス八幡線	146	11	7.5%
高速バス八幡名古屋線		0	
高速バス名古屋線	16	3	18.8%
岐阜バス岐阜美濃線	48	5	10.4%
岐阜バス高美線	26	10	38.5%
岐阜バス牧谷線	74	17	23.0%
岐阜バス洞戸関線	3	0	—
わっちも乗ろ Car 牧谷御手洗線	33	5	15.2%
わっちも乗ろ Car 洲原線	15	4	26.7%
わっちも乗ろ Car 牧谷上野線	34	4	11.8%
わっちも乗ろ Car 大矢田・藍見線	12	4	33.3%
わっちも乗ろ Car 牧谷片知線	9	6	66.7%
わっちも乗ろ Car 中有知線	4	2	50.0%
わっちも乗ろ Car 富野線	2	0	—
市街地循環バス	56	2	3.6%
無回答	—	4	—
合計	478	77	16.1%

※調査は9/27（木）もしくは、9/28（金）の平日1日間実施

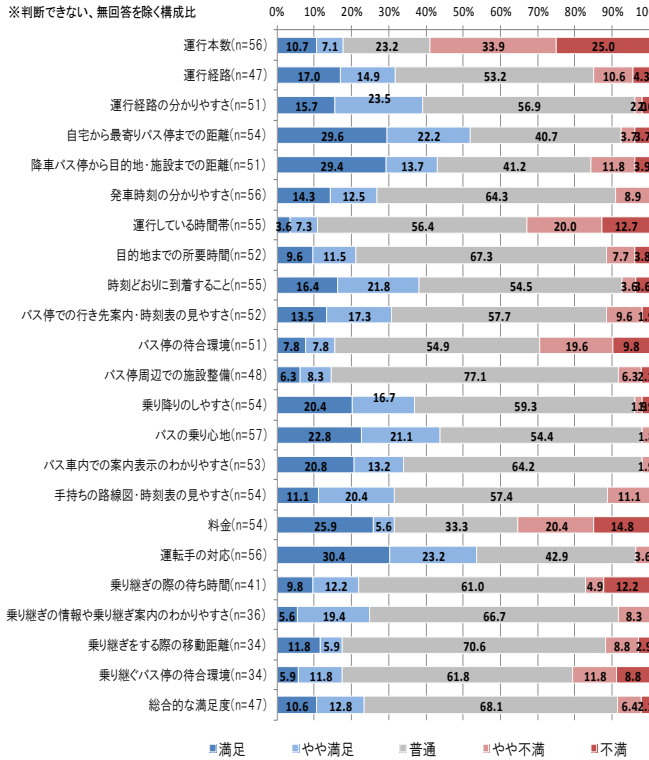
(2) バス利用者アンケートの結果（抜粋）

①利用したバス路線のサービスや乗り継ぎに関する満足度について

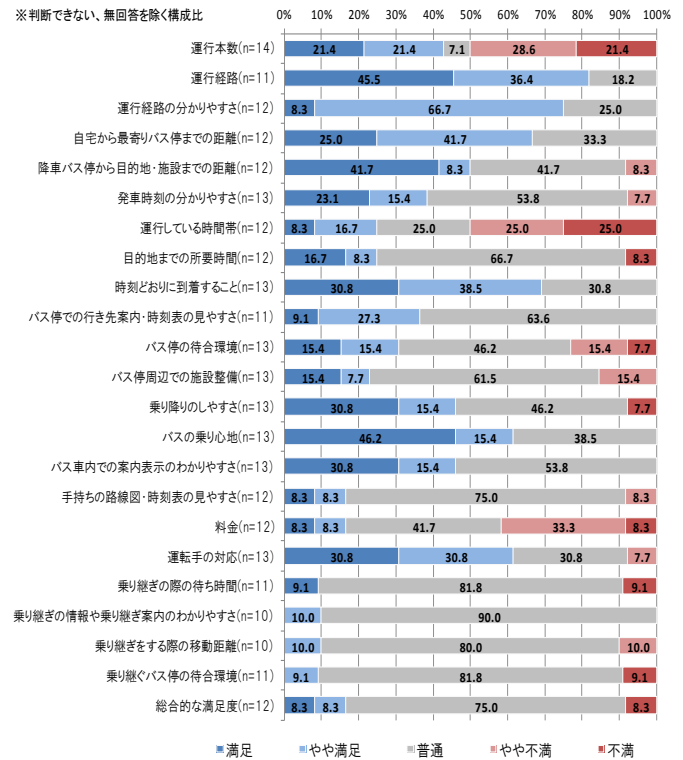
■各バス分類とも5割以上が「バスの運行本数を増やす」を効果的な取組みとして挙げている。
 ■高速バスでは、「運行している時間帯」、「料金」に対する不満が多く、岐阜バスでも、「料金」の不満が多い。わっちも乗るCarでは、「バス停での待合環境」に対する不満が多い。

図 2-35 利用したバス路線のサービスや乗り継ぎについての満足度

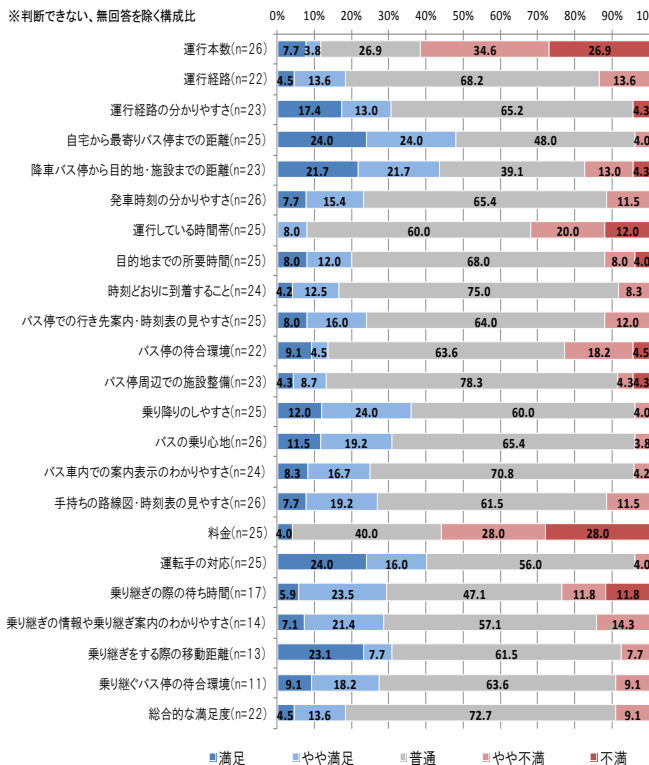
全体



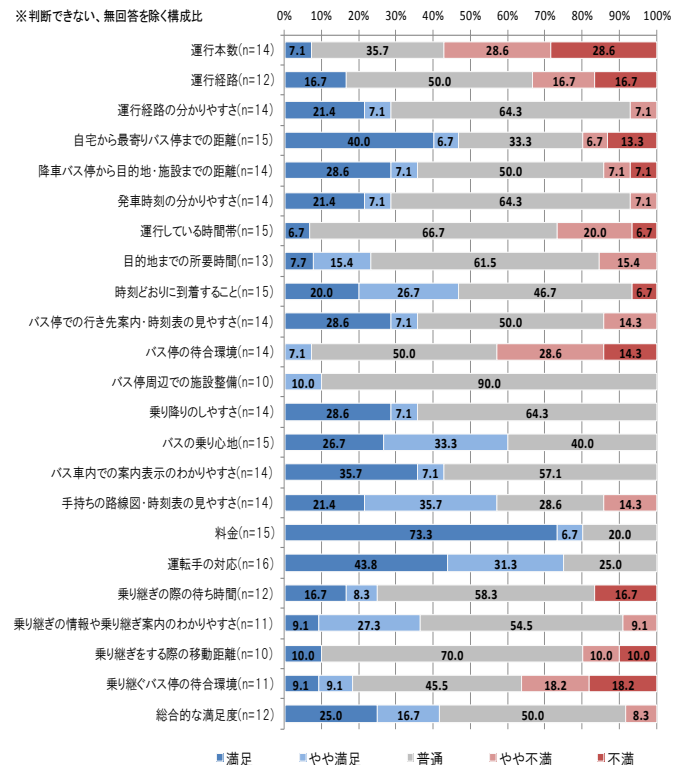
高速バス計



岐阜バス計



わっちも乗るCar計



3) バス利用者ヒアリング調査

(1) バス利用者ヒアリングの概要

①調査の目的

地域公共交通計画の策定に向け、美濃市内のバス交通や鉄道の利用実態、公共交通の利用に関する意向などを把握することを目的に、利用者ヒアリング調査を実施しました。

②調査方法

調査方法は、バス車内に調査員が乗車し、利用実態に関する内容を利用者へ直接聞き取り方式によるヒアリングを行いました。

③対象路線別調査票数

路線	ヒアリング調査票数
高速バス八幡線	146
高速バス八幡名古屋線	
高速バス名古屋線	
岐阜バス岐阜美濃線	48
岐阜バス高美線	26
岐阜バス牧谷線	74
岐阜バス洞戸関線	3
わっちも乗る Car 牧谷御手洗線	33
わっちも乗る Car 洲原線	15
わっちも乗る Car 牧谷上野線	34
わっちも乗る Car 大矢田・藍見線	12
わっちも乗る Car 牧谷片知線	9
わっちも乗る Car 中有知線	4
わっちも乗る Car 富野線	2
市街地循環バス	56
合計	478

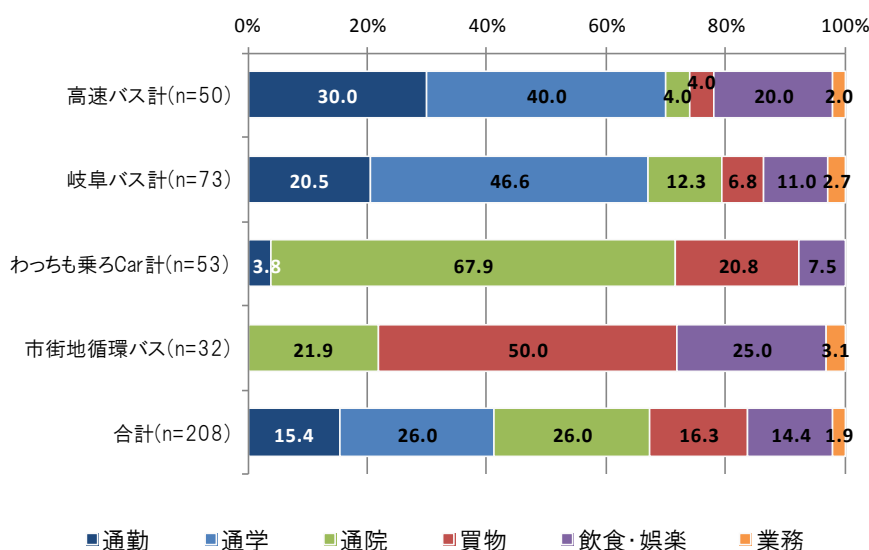
※調査は9/27（木）もしくは、9/28（金）の平日1日間実施

(2) バス利用者ヒアリングの結果（抜粋）

①利用目的

- 高速バス、岐阜バスでは「通勤」「通学」目的の合計で、約7割の利用を占める。
- わっちも乗る Car では「通院」、市街地循環バスでは「買物」が半数以上を占める。

図 2-36 利用目的

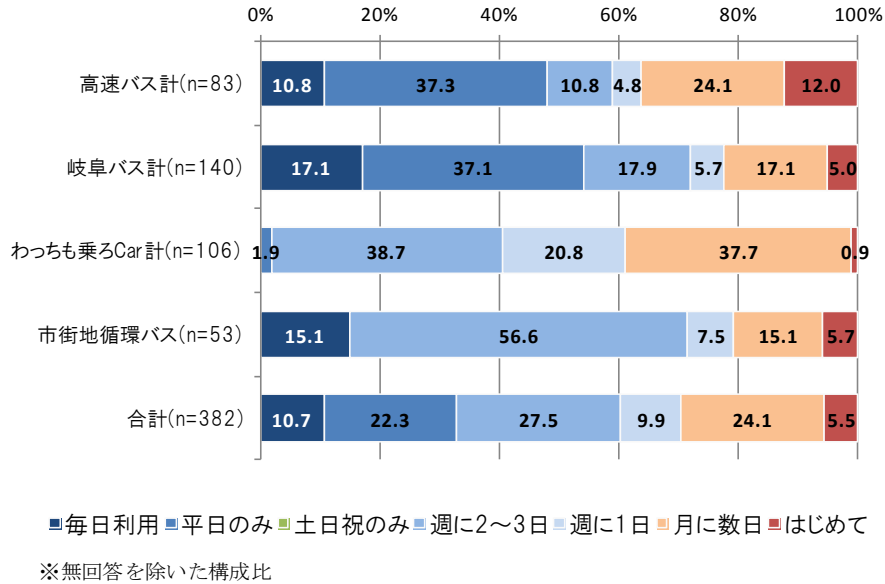


※帰宅、その他、無回答を除いた構成比

②利用頻度

- 利用者全体では、「週1日」以上の定期利用者が、7割以上を占める。
- 高速バス、岐阜バス、わっちも乗るCar、市街地循環バスのいずれの路線とも、「週に1回以上」の利用が半数以上を占める。

図 2-37 利用頻度



③乗り継ぎ利用と乗り継ぎ路線

- 利用者全体では、「乗り継ぎしない」が、約8割を占める。
- 高速バス、岐阜バスでは、それぞれ「乗り継ぎする」が約3割存在する。
- 市街地循環バスでは、ほとんどの利用者が「乗り継ぎしない」としている。
- 高速バス、岐阜バスでは、それぞれ「鉄道」への乗り継ぎが、約7~8割を占める。
- わっちも乗るCarでは、「市街地循環バス」への乗り継ぎが、5割以上存在する。

図 2-38 乗り継ぎ利用

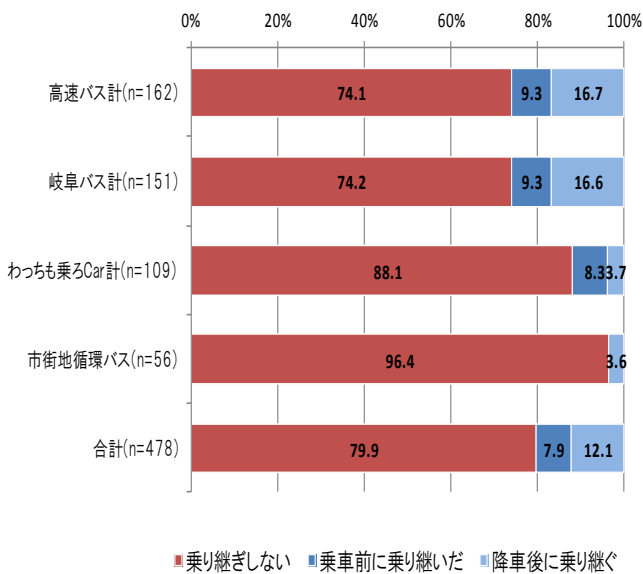
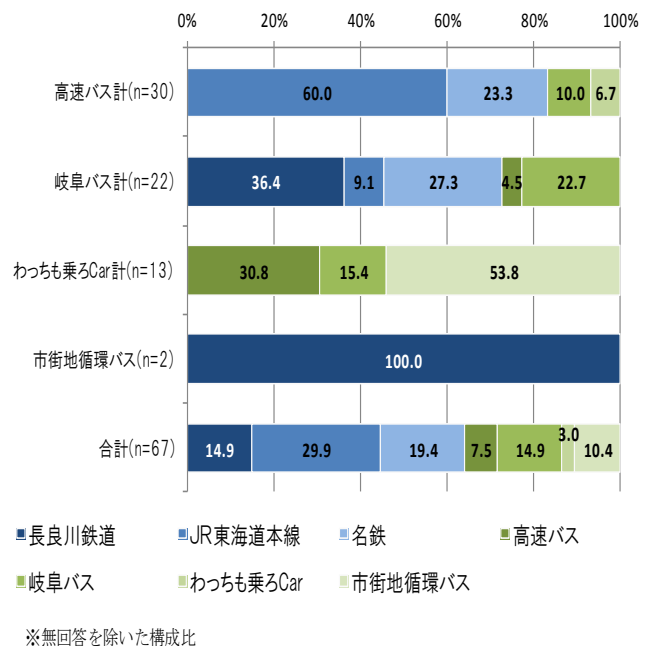


図 2-39 乗り継ぎ路線



4) 乗り合わせタクシー利用者アンケート

(1) 乗り合わせタクシー利用者アンケートの概要

① 調査の目的

「乗り合わせタクシー」利用者を対象に、利用状況や満足度などを把握するためのアンケートを実施した。

② 調査方法

調査方法は、タクシー車内で運転手が、利用者に対しアンケート票を手渡しにて配布した。
(期間中 1 人 1 枚・郵送回収)

③ 配布数及び回収結果

配布数 : 205 通

回収数 : 62 通

回収率 : 30.2%

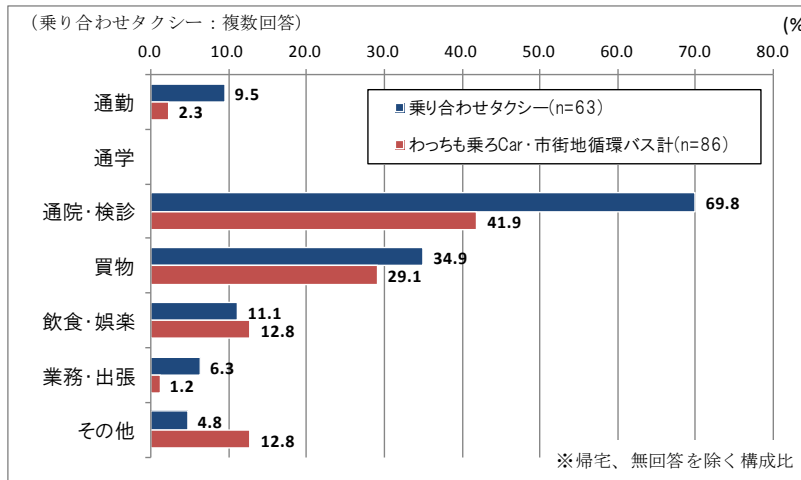
※調査は 12/17 (月) ~12/23 (日) の 1 週間実施

(2) 乗り合わせタクシー利用者アンケートの結果 (抜粋)

① 利用目的

- 乗り合わせタクシーでは、「通院・検診」目的が約 70%、「買物」目的が約 35%を占める。
- わっちも乗る Car・市街地循環バス計と比較して、「通勤」「業務・出張」目的の利用が多い。

図 2-40 利用目的

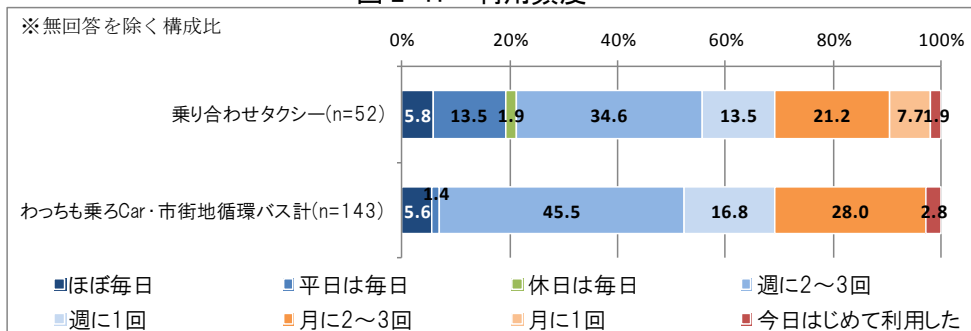


※わっちも乗る Car・市街地循環バス計は、平成 24 年 9 月に実施した「バス利用者ヒアリング調査」でのわっちも乗る Car 牧谷御手洗線、洲原線、牧谷上野線、牧谷片知線、富野線と市街地循環バスの合計値を示します。

② 利用頻度

- 乗り合わせタクシーでは、「週に 1 回」以上の定期利用者が約 70%を占める。
- わっちも乗る Car・市街地循環バス計と比較すると、「週に 1 回」以上の利用割合に大きな変化は見られないが、「平日は毎日」の利用割合が多くなっている。

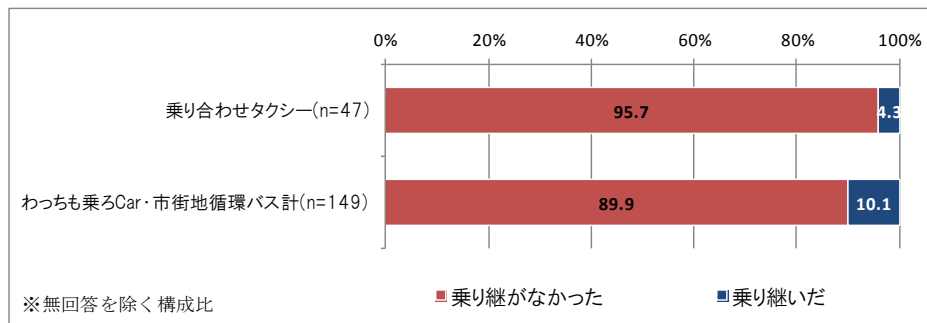
図 2-41 利用頻度



③乗り継ぎ利用

■乗り合わせタクシーの乗り継ぎ利用が、わっちも乗るCar・市街地循環バス利用時と比較して少なくなっていることから、目的地まで直通で行くことが可能となったと推察される。

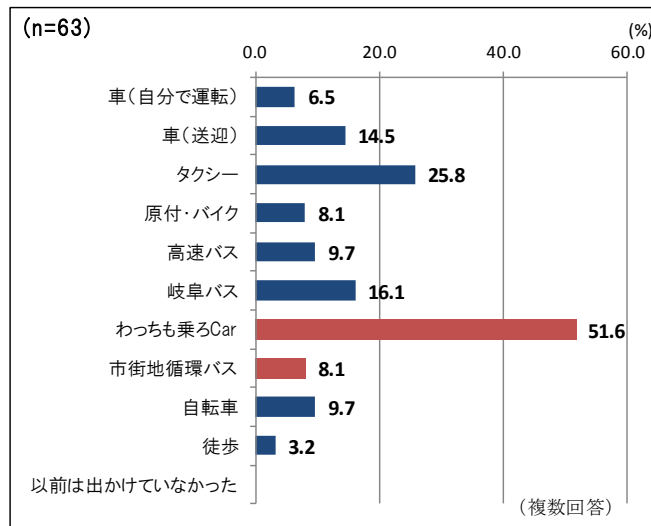
図 2-42 乗り継ぎ利用



④利用前手段

■乗り合わせタクシー利用前の交通手段として、「わっちも乗るCar」「市街地循環バス」合計で約60%を占める一方、「タクシー」からの転換も約26%存在する。

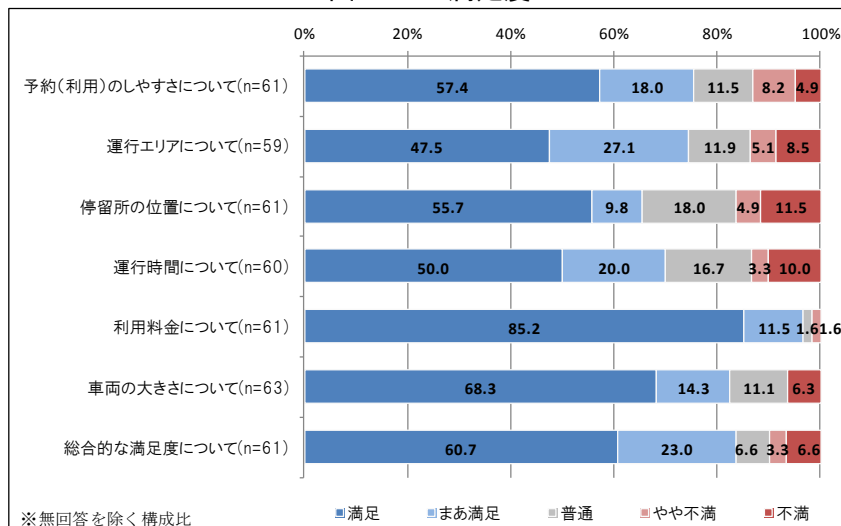
図 2-43 利用前手段



⑤満足度

■「利用料金について」は、約97%が満足（満足とやや満足）としている。
 ■「停留所の位置について」は、不満（不満とやや不満）が約16%存在している。

図 2-44 満足度



3章 美濃市の地域公共交通の課題

美濃市の地域特性と公共交通の現状

【人口特性】

- H22現在の人口は約2.3万人で減少傾向にある一方で、高齢化率は約28%と増加傾向にある
- 美濃市中心部の美濃地区から関市に隣接する中有知地区及び藍見地区で夜間人口密度が高い
- 上牧地区、下牧地区及び洲原地区では人口密度が低いメッシュが広範囲に分布
- 美濃地区及び上牧地区で高齢者人口密度が高い
- 通勤・通学流動は、関市との結びつきが強い

【施設立地状況】

- 美濃地区及び美濃IC周辺に公共施設や商業施設が多く立地
- 観光入込客数は増加基調にあり、集客の高い観光施設は「うだつの上がる町並み・小倉公園」、「道の駅美濃にわか茶屋」

【公共交通施設の整備状況】

- 高速バス3路線(高速八幡線、高速名古屋線、高速美濃名古屋線)、民間路線バス2路線(岐阜美濃線、高美線)、廃止代替バス1路線(牧谷線)、わっちも乗るCar2路線(大矢田・藍見線、中有知線)及び乗り合わせタクシー4エリア(美濃・中有知地区、下牧・上牧地区、洲原地区、大矢田半道地区)が運行(H24.12現在)

【公共交通の利用状況・収支状況】

- わっちも乗るCarの利用者数は微減(H23/H19比0.94)、牧谷線の利用者数は大きく減少(同前0.38)
- 収支率は近年横這いにあるがH19年度比約半減
- バス利用者1人当たり補助金充当額は周辺都市中最大
- 乗り合わせタクシーの利用者数はわっちも乗るCar利用者数と比較して約1.8倍、日当たり利用者数は約90人と同程度
- 長良川鉄道の乗降客数はH4年度をピークに減少

市民ニーズ(市民アンケート)の把握

【普段の交通行動等】

- 「1日に1回以上外出する」割合71%
- 外出目的は「買物」62%、「通勤」49%、「通院」19%
- 外出する際の交通手段は「車(自分で運転)」81%

【バスの利用状況・利用意向】

- 鉄道駅又はバス停までの距離が「500m未満」67%
- この1年間でバスを利用した割合30%
- バスの利用目的は「買物」38%、「飲食・娯楽」36%
- バス利用者の60%は他の公共交通手段との乗継利用
- バスを利用しない理由は「時間がかかるから」39%
- バスを利用しない理由が改善された場合の「利用意向」27%
- バスで行けたら便利だと思う施設は藍見地区以外で「美濃病院」が第1位、藍見地区は「商業施設等」が第1位

【バスの存在価値・運行維持のあり方】

- バスは「自動車を運転できない人にとって重要な交通手段」97%
- 「運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき」41%

【その他公共交通について】

- 「便利そうなので乗り合わせタクシーを利用しようと思う」17%
- 長良川鉄道を「週に1回以上利用する」割合14%
- 長良川鉄道を利用しやすくするための効果的施策は「鉄道とバスの乗り継ぎ時間を改善」39%

▼地区の特性()は市平均値

地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以内」	バス停までの移動手段「徒歩」	長良川鉄道を「週に1回以上」利用する割合
美濃地区	83% (67%)	65% (52%)	17% (14%)
洲原地区	外出頻度「ほとんど外出しない」14% (3%)	移動手段「車(送迎)」17% (10%)、「鉄道」6% (1%未満)	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」利用する割合31% (14%)
下牧地区	「ほとんど外出しない」割合が7% (3%)	バスを利用しない理由「運行本数が少ないから」39% (14%)	「移動困難者の手段確保等のため市の負担を増やすべき」20% (13%)
上牧地区	移動手段「わっちも乗るCar」6% (2%未満)	バスを利用しない理由「目的地まで時間がかかるから」55% (39%)	バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向5% (27%)
大矢田地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」45% (29%)	「移動困難者の手段確保等のため市の負担を増やすべき」18% (13%)	
藍見地区	バスを利用しない理由「目的地まで時間がかかるから」58% (39%)	「運行費用を抑え市の負担額を減らすべき」51% (41%)	
中有知地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」46% (29%)	乗り合わせタクシーが導入されても「利用しない」55% (46%)	

バス利用者ニーズ(バス乗降調査、バス利用者アンケート)の把握

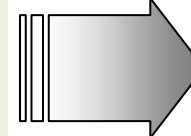
▼路線別の利用特性等

高速バス	高速八幡線のJR岐阜行6,7,8時台、八幡営業所行16,18,19時台の便は10人以上が利用、高速美濃バス停の利用者数は140人、高速名古屋線の美濃市駅及び美濃病院バス停利用者数は各8人 利用目的は通学40%、通勤30%、週に1回以上の利用は64%、JR・名鉄との乗り継ぎ利用は83% 総合満足度は満足(やや満足を含む)17%>不満(やや不満を含む)8%
岐阜美濃線 廃止代替バス 牧谷線	岐阜美濃線の便別利用者数はJR岐阜行が0~5人、美濃市駅行が2~5人、高美線の便別利用者数はJR岐阜行及び美濃市駅行ともに0~3人、洞戸関線は各便とも2人以下、牧谷線の便別利用者数は洞戸栗原車庫の12,17時台、中濃庁舎行の7時台の便は10人以上が利用、その他の便は5人以下、バス停別利用者数は美濃小学校が43人、洞戸栗原車庫が18人、美濃市駅が12人 利用目的は通学47%、通勤21%、週に1回以上の利用は78%、長鉄等鉄道との乗り継ぎ利用は73% 総合満足度は満足(やや満足を含む)18%>不満(やや不満を含む)9%
わっちも乗るCar	牧谷御手洗線の上り1便は14人・下り1便は11人、牧谷上野線の上り1便は16人が利用、その他の路線・各便は10人未満であり、多くの便は4人未満、バス停別利用者数は各路線とも商業施設が立地する美濃インター前及び美濃病院が多い 利用目的は通院68%、買物21%、週に1回以上の利用は61%、市街地循環バスとの乗り継ぎ利用は54% 総合満足度は満足(やや満足を含む)42%>不満(やや不満を含む)8%
市街地循環バス	9,11時台の便は10人以上が利用、道の駅美濃にわか茶屋のバス停利用者数は26人 利用目的は買物50%、通院22%、週に1回以上の利用は79%

上位計画



美濃市第5次総合計画



関連計画



長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画

美濃市の地域公共交通の課題

公共交通の骨格を形成する長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスの維持

- 長良川鉄道の乗降客数はピーク時の約4割に減少しています。民間路線バスでは路線・区間の廃止が進んでいます。本市北部と南部では隣接都市間の移動方向は異なりますが、長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスは本市の公共交通の骨格を形成する路線としての役割が期待されることから、その確保・維持を図ることが課題です。

地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの構築

- わっちも乗るCarの利用者数は、目的地まで時間がかかる、運行本数が少ないといった理由により減少傾向にあります。また、その一方でこれら利用しない理由が改善された場合には、約3割の市民からバス利用が可能となるとの意向が示されています。
- わっちも乗るCarの利用実態は、市内の各地区から市立美濃病院及び美濃インターチェンジ周辺等の商業施設への移動需要が大きいことや、他の公共交通機関との乗り継ぎ利用が存在していることを考慮し、地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークを構築することが課題です。

公共交通の利用がしづらい地区や今後更に進展する高齢化への対応

- 本市のバス路線網は、これまで市民・利用者の声を反映し、路線の見直しや拡大を進めてきました。しかし、本市の地形的要因より人口密度が低く比較的広範囲に点在する洞等の集落地にあっては、依然公共交通が利用しづらい地区が残存しています。また、今後更なる高齢化の進展が予測されています。
- したがって、これら公共交通が利用しづらい地区へのきめ細かな公共交通サービスや、高齢者の買物・通院など日常生活に支障をきたさない移動手段の確保に関するあり方を検討することが課題です。

地域ニーズや需給バランスを踏まえた効果的・効率的な運行形態の検討

- 本市のコミュニティバス利用者1人当たりの補助金充当額は、周辺都市の中で最も高いものとなっています。
- 市民アンケートでは、バス運行に対する費用負担のあり方について、地区別の意向は異なるものの、全市集計結果では「運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき」との意向が最も多く示されています。
- バス乗降調査より利用実態を整理した結果、1便当たりの利用者数が4人に満たない路線・便が存在しています。したがって、これまでと同様なバス交通による定時定路線運行に限定せず、デマンド型交通などを含め、地域ニーズとの整合、需要と供給のバランスなど多面的な検討を行い、効果的・効果的な運行形態のあり方を検討することが課題です。

公共交通の役割の再認識と確保・維持に向けた取り組み方針の検討

- 少子高齢化によりバス利用の主役である15歳以下の人口減少や、多くの高齢者を含む市民生活の中に自動車利用が深く浸透していることなどを背景に、バス利用者は減少傾向にあります。
- 地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行のPDCサイクルに基づく評価システム・料金システムの整理も課題といえます。

4章 地域公共交通計画の位置付けと上位・関連計画

本計画は、美濃市第5次総合計画に示されている「将来都市像（将来へのテーマ）」の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割についての施策を明らかにしていくものです。

本計画の計画区域は、美濃市全域としますが、周辺市町との連携強化を目指すため、美濃市域を超える鉄道及びバス路線を含んだ計画とします。

また、本計画の期間は、平成25年から平成34年の10年間とし、路線再編に伴う鉄道及びバス利用の定着期間や、まちづくりの動向等を勘案しつつ必要に応じて見直しを行うこととします。

美濃市が目指す都市像

美濃市第5次総合計画【最上位計画】

■計画期間：平成23年～平成32年

■将来都市像

住みたいまち 訪れたいまち 夢かなうまち

■施策の大綱

- ① 暮らしの質を高める 安全で安心、健康なまち
- ② 市民力が輝く 人間力・文化力が豊かなまち
- ③ 住みたくなる 歴史や文化、自然環境を活かしたまち
- ④ より豊かに暮らせる 魅力ある強い経済のまち
- ⑤ 市民一人ひとりの力が活かされる 新しい公共と交流によるまち
- ⑥ 市民目線に立った 健全な行政運営によるまち

■基本計画（公共交通関連）

・ 駅前周辺整備の推進

長良川鉄道美濃市駅前から旧名鉄美濃駅の周辺を、サイクルシティ構想やパークアンドライド、パークアンドバスライドの拠点となるよう道路、広場、駐輪場、駐車場などの交通結節点機能を確保し、公共交通を利用した観光客を市内の観光施設に誘導するための発着点として、駅前周辺の一体的な整備を進めます。

・ 公共交通機関利便増進対策

だれもが安全に安心して自由に移動できる公共交通手段として、自主運行バス「牧谷線」やコミュニティバス「わっちも乗るCar」の効率的かつ効果的な運行を行うとともに、一般路線バスの維持、都市間高速路線バスの充実を促進します。総合的に連携した便利で、経済的で環境にやさしい地域公共交通体系の構築を目指します。

・ 長良川鉄道への支援と沿線市町との連携強化

長良川鉄道が利用しやすく身近な鉄道となるよう、沿線市町の住民、企業、行政機関が協働して地元鉄道利用者の維持増進に努めるとともに、沿線の観光やイベントを活用した鉄道利用者の集客を促進します。

■サイクルシティ構想推進プロジェクト

美濃市の近未来のまちづくりの指針となる、「日本まん真ん中 美濃市まるごと川の駅構想」をスローライフの観点から補完するもので、生活の中に自転車を取り入れることによって、「ゆったり」とした時間を過ごすことにより地域の魅力を再認識し、コ・モビリティ社会の構築を促進します。

また、だれもが健康で生きがいを持って快適な生活ができ、よりよい満足感・充足感を持って暮らせる人間らしい生活の質の向上を目指します。

1 自転車を活用した健康増進を図ります

- ・ だれもが自由に移動できる社会を創り、自転車などを健康の増進に活用します。
- ・ 「乗りやすく」「降りやすい」だれもが利用できる移動手段の検討を進めます。

2 コ・モビリティ社会の構築を推進します

- ・ 顔と顔が見えるコミュニティ社会を形成します。
- ・ 移動手段を媒体として、人と人、人や地域のつながりを大切にします。

3 自転車を活用した新しい観光の普及に努めます

- ・ 豊かな自然を自転車で楽しみながら満喫する観光の普及に努めます。
- ・ 文化財・観光資源を回遊するサイクリングコースの整備に努めます。

4 安全・安心な道路の整備を進めます

- ・ 子どもから高齢者まで全ての市民が安全で安心して通行できる自転車道や歩道などの整備を進めます。
- ・ 自転車の利用促進による低炭素社会づくりを進めます。

5 超高齢社会に対応した公共交通機関の充実に努めます

- ・ 市民ニーズにあったコミュニティバスなど公共交通機関の効果的・効率的な運行に努めます。
- ・ 公共交通地域拠点の整備に努めます。

長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画【関連計画】

長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画では、住民、利用者及び沿線企業等のニーズを踏まえ、長良川鉄道を軸とする生活交通ネットワークの形成に向けたバス交通のあり方及び、主要駅における交通結節点の機能強化に向けた具体的施策の展開が示されています

■計画期間：平成24年～平成27年

■目標と基本方針

生活交通ネットワーク計画の目標

使い勝手が良く、持続可能な公共交通体系の実現に向け、

地域の活発な交流を実現し、豊かな生活を支える

長良川鉄道とバスが一体となった公共交通ネットワーク

の形成を目指す。

生活交通ネットワーク計画を実現する3つの基本方針

- 基本方針1 長良川鉄道を連携軸とする公共交通ネットワークの形成
- 基本方針2 長良川鉄道を生活軸とする公共交通ネットワークの形成
- 基本方針3 住民、行政及び交通事業者が連携した持続可能な公共交通体系の構築

基本方針1 長良川鉄道を連携軸とする公共交通ネットワークの形成

- 各地域の拠点駅（美濃白鳥、郡上八幡、美濃市、関、美濃太田駅）を中心に、地域の生活拠点を連絡する**バスネットワークを形成**する。
- バス交通を**幹線バス（広域幹線、圏域間幹線、圏域内幹線）、支線バス（地域生活交通）に区分**し、機能の明確化を図り、相互に補完し合うことにより、地域の住民生活に応じた利用しやすい公共交通ネットワークを形成する。
- 機能分類に応じ**確保すべきサービス水準を設定**するとともに、設定したサービス水準を維持するため、**役割分担（住民、行政及び交通事業者）を整理**する。
- 主要駅と幹線バス、幹線バスと支線バスなどの結節点を、**乗り継ぎ拠点として位置づけ**、乗り継ぎ利便性の向上を図る。

生活拠点及び最寄り乗り継ぎ拠点へは、直通もしくは1回の乗り継ぎで行くことができるようになる。

基本方針2 長良川鉄道を生活軸とする公共交通ネットワークの形成

- バス車両のバリアフリー化の促進や、待合環境の改善を図るとともに、バス運行に関するきめ細かい情報・案内の提供を行い、高齢者をはじめとする**利用者にやさしい移動環境を創出**する。
- 公共交通利用が不便な地域においては、**地域住民のニーズに応じた地域生活交通の確保を図ることができる仕組みを構築**する。

乗り継ぎ抵抗（料金・待ち時間）が緩和され、バスが生活の重要な移動手段となる。

基本方針3 住民、行政及び交通事業者が連携した持続可能な公共交通体系の構築

- 幹線路線は、交通事業者が主体となって路線を維持**するが、設定したサービス水準の確保に向け、行政は必要に応じて運行支援を実施する。
- 支線路線は、地域住民が参画する中でそのサービスのあり方を検討**し、行政の支援の下、地域ニーズに応じた運行を行う。

路線バスが計画に位置付けられ、バス交通が社会基盤として機能する。

■地域公共交通の機能分類

長良川鉄道沿線地域における公共交通を以下のように機能分類し、路線機能に応じたサービス水準の確保を目指しています。また、サービス水準の確保に向けては、住民、行政及び交通事業者がそれぞれの役割分担のもと、三位一体の取り組みを実施するものとしています。

図 4-1 長良川鉄道沿線地域における公共交通ネットワーク計画

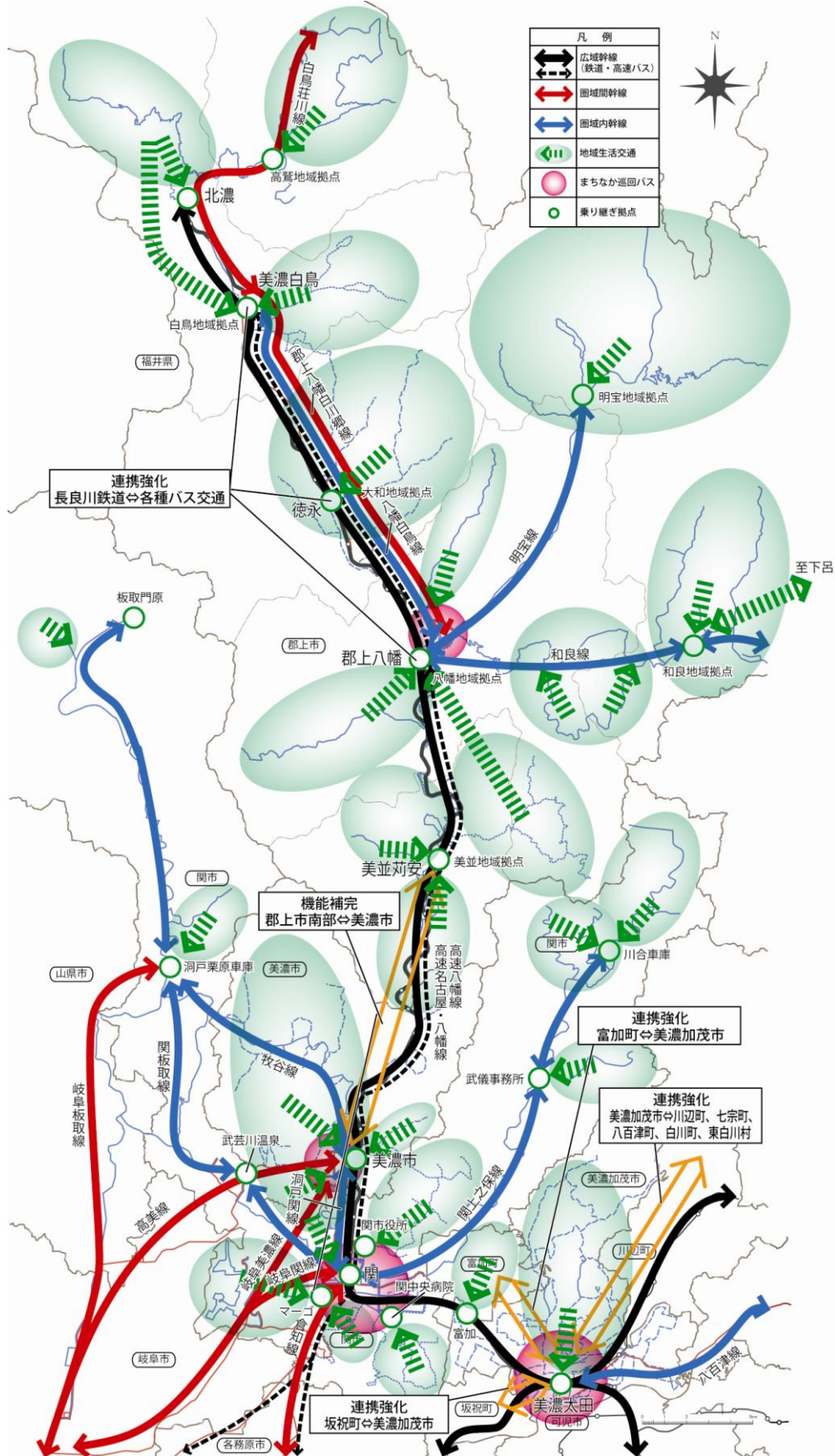


表 4-1 長良川鉄道沿線地域における公共交通の機能分類とサービス水準等の概要

	路線機能等	対応する路線	運行本数(本/日) ※往復換算	運賃	路線維持の考え方 (事業主体)
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市・岐阜市等への内外交通需要に対処する広域幹線軸として機能する路線 圏域内にあつては、長良川鉄道沿線都市間を連絡する幹線軸として機能する路線 需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者の営業路線として運行を維持 	長良川鉄道	25.5	区間制	交通事業者
		J R 高山本線	岐阜方面 49.5 高山方面 26	区間制	交通事業者
		J R 太多線	38.5	区間制	交通事業者
		高速八幡線	11	区間制	交通事業者
		高速八幡名古屋線	1	区間制	交通事業者
		高速白川郷線	1	区間制	交通事業者
		高速名古屋線	14	区間制	交通事業者
		高速高山線	5	区間制	交通事業者
圏域間幹線	<ul style="list-style-type: none"> 長良川鉄道沿線地域と隣接都市間を連絡する内外交通需要に対処し、広域幹線と一体となって機能する路線 需要に応じたサービス水準の確保に向け、交通事業者の営業路線としての運行維持を基本としつつ、必要に応じて行政の支援により運行を維持 	白鳥荘川線	5	区間制	市
		郡上八幡白川郷線 (H24. 4. 1 運行予定)	3	区間制	交通事業者
		岐阜板取線	8.5	区間制	市
		高美線	10	区間制	交通事業者
		岐阜美濃線	9.5	区間制	交通事業者
		岐阜関線	50.5	区間制	交通事業者
圏域内幹線	<ul style="list-style-type: none"> 長良川鉄道沿線地域内において、広域幹線や圏域間幹線へ接続する路線 主に通勤・通学需要に対応したサービス水準の確保に向け、交通事業者及び行政が協働で運行を維持 	八幡白鳥線	10	区間制	交通事業者
		明宝線	6.5	区間制	市
		和良線	6.5	区間制	市
		牧谷線	13.5	区間制	市
		関・上之保線	10.5	地区 100 円	市
		関・板取線	7	地区 100 円	市
		洞戸・関線	2	100 円	市
		八百津線	7.5	区間制	交通事業者
地域生活交通	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの幹線の鉄道駅又は主要バス停へ接続する路線 主に通院、買物等の地域のニーズに対応したサービス水準の確保に向け、行政の支援のもと、地域の主体的な取り組みにより運行を維持 	石徹白線	3	区間制	市
		田平・美山線	2	100 円	市
		土京線、鹿倉線、	1~1.5	100 円	市
		鮎立線	3	100 円	市
		美並八幡線	1	区間制	市
		美並北ルート・南ルート	2	100 円	市
		郡上八幡コミュニティバス(まめバス)	20	100 円	市
		相生線、小駄良線	2	区間制	市
		大間見・小間見線、栗巣・古道線、神路線、落部・場皿線	2.5	100 円	市
		鷺見線	3	区間制	市
		寒水線	3	区間制	市
		気良線	3	100 円	市
		小川線	3	区間制	市
		白鳥町デマンドバス	3~6	300~400 円	市
		中有知線、大矢田・藍見線、洲原線、牧谷御手洗線、牧谷上野線、富野線	2	100 円	市
		牧谷片知線	1	100 円	市
		買物循環線	6.5	100 円	市
		市街地病院循環線	5	100 円	市
		マーゴ・東山線	4	100 円	市
		わかかさ・下有知線、小瀬線、小金田線、千疋線	4	100 円	市
		武芸川地域バス	巡回バス 11 便利バス 2	無料	市
		武儀地域バス	5	無料	市
		上之保地域バス、洞戸地域バス	3.5	無料	市
		板取地域バス	13	無料	市
		わかかさ・富野線、迫間線	4	区間 100 円	市
		わかかさ・田原線、向山線	4	区間 100 円	市
市街地循環線太田、古井 A、古井 B	1.5	200 円	市		
蜂屋線、加茂野線、下米田牧野線、山之上線、伊深甘屋線、上蜂屋川浦線	4	200 円	市		
平成記念公園線	2~3	200 円	市		
文化の森公園線	10	200 円	市		

*着色箇所は美濃市関連路線を示す

5章 地域公共交通計画の目標

1. 美濃市が目指す地域公共交通体系の将来像

「美濃市第5次総合計画」では、美濃市の将来像を「住みたいまち 訪れたいまち 夢かなうまち」とし、「市民が創る キラリと光る オンリーワンのまち」を基本理念に、価値観が多様化する社会や、めまぐるしく変化する社会情勢の中で、市民のだれもが「安全で安心な生活ができ、幸せに暮らせること」を掲げています。

人が人らしく生きていくことを大切にし、ゆとりや心の豊かさを実感できる社会であるスローライフシティを進めるとともに、新たな市政の仕組みとなる「市民力」を活かした「新しい公共」の推進や、地域固有の財産を活かした持続可能なまちづくりを進めるものとしています。

これら将来像を支える公共交通体系を実現するため、地域公共交通計画の目標を次のように設定します。

美濃市の地域公共交通体系は、長良川鉄道、高速バス、民間路線バス、牧谷線、乗り合わせタクシーが役割分担のもと相互に補完し合い、合理的な公共交通ネットワークを形成することで、市民はお出かけしやすく、来訪者は移動しやすいモビリティを確保します。また、公共交通の結節点では、乗り継ぎ利便性の確保にとどまらず、市民と市民、市民と来訪者が出会い、交流が創出されるとともに、市民目線から見た効果的・効率的なサービスを確保し、公共交通の活性化及び再生を図ることにより、誰もが気軽にお出かけでき、人々がつながる魅力あふれるまちを目指します。

そのためには、市民・来訪者、交通事業者そして行政がそれぞれの立場を尊重しつつ、利用者の視点から公共交通ネットワーク形成に向けた三位一体の取り組みを実施する中で、市民力を活かして公共交通の維持・活性化を皆で育んでいくものとします。

将来都市像（美濃市第5次総合計画）

住みたいまち 訪れたいまち 夢かなうまち

<施策の大綱>

- ① 暮らしの質を高める 安全で安心、健康なまち
- ② 市民力が輝く 人間力・文化力が豊かなまち
- ③ 住みたくなる 歴史や文化、自然環境を活かしたまち
- ④ より豊かに暮らせる 魅力ある強い経済のまち
- ⑤ 市民一人ひとりの力が活かされる 新しい公共と交流によるまち
- ⑥ 市民目線に立った 健全な行政運営によるまち

公共交通が目指す姿

- ・ **だれもが安全に安心して自由に移動できる公共交通を確保し、効率的かつ効果的な運行**
- ・ **公共交通を媒体として、人と人、人や地域がつながることで、コミュニティ社会の形成**

公共交通体系の基本方針

- 【基本方針1】 多様な都市機能が集積する市街地等へのアクセス利便性の確保
- 【基本方針2】 都市間移動に対応したアクセス利便性の確保
- 【基本方針3】 多様な交通手段が連携した合理的な公共交通ネットワークの形成
- 【基本方針4】 市民目線から見た効果的・効率的なサービスの確保
- 【基本方針5】 市民力による公共交通の維持・活性化

バス交通ネットワークのサービス水準

- 市内の各地域から市街地等へは、30分を目安に行けるようにします。
- 市内の各地域から市街地等への移動は、直通で行けるようにします。
- 市内の各地域から市外への移動は、直通もしくは一回の乗り継ぎで行けるようにします。

具体的な成果指標

- 美濃市全体の公共交通利用者数が増加します。
- 外出する際に公共交通を利用する割合が増加します。
- 公共交通の利用環境に対する不満割合が減少します。

2. 公共交通維持・活性化の基本方針

美濃市が目指す都市像を踏まえ、以下の5点を美濃市地域公共交通計画の基本方針とし、公共交通の維持・活性化を図ります。

美濃市における公共交通維持・活性化の基本方針

～長良川鉄道、高速バス、民間路線バス、牧谷線、乗り合わせタクシーが、役割分担のもと相互に補完し合う、合理的な公共交通ネットワークの形成に向けて～

基本方針 1 多様な都市機能が集積する市街地等へのアクセス利便性の確保

基本方針 2 都市間移動に対応したアクセス利便性の確保

基本方針 3 多様な交通手段が連携した合理的な公共交通ネットワークの形成

基本方針 4 市民目線から見た効果的・効率的なサービスの確保

基本方針 5 市民力による公共交通の維持・活性化

基本方針 1 多様な都市機能が集積する市街地等へのアクセス利便性の確保

- 美濃市の都市機能は、美濃地区に美濃市役所、美濃病院、美濃市駅などの公共公益施設が立地し、中有知地区の美濃インターチェンジ周辺に大型商業施設が立地しています。これら施設は、市民アンケート結果において、普段利用している施設の上位にランクし、バスで行けたら便利な施設としても挙げられています。
- したがって、市民の生活ニーズに対応するためには、市域広範囲に分布する居住地と多様な都市機能が集積する市街地等へのアクセス利便性を確保するとともに、市民と市民の交流を創出する放射状の公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針 2 都市間移動に対応したアクセス利便性の確保

- 美濃市の通勤通学流動を見ると、美濃市から関市、岐阜市、名古屋市などへの流出、関市、岐阜市、郡上市から美濃市への流入といった広域的な都市間移動が存在しています。また、長良川鉄道沿線には観光レクリエーション施設が多く立地しており、美濃市では、うだつの上がる町並み、小倉公園及び道の駅美濃にわか茶屋などが立地し、これら施設は年間10万人を超える利用があります。
- したがって、これら市域を超える都市間移動に対応するためには、美濃市と主要都市間を移動するアクセス利便性を確保するとともに、市民及び来訪者の公共交通利用が促進する長良川鉄道や高速バス、都市間を結ぶバス路線などを活用した南北交通軸の形成を図ります。

基本方針 3

多様な交通手段が連携した合理的な公共交通ネットワークの形成

- 美濃市内には、長良川鉄道をはじめ、高速バス、民間路線バス、牧谷線、わっちも乗る Car、乗り合わせタクシーといった多様な公共交通が運行していますが、それぞれの連携のあり方が明確にされていませんでした。
- したがって、市民の生活行動に馴染むきめ細かいサービス提供が可能となるよう、各路線の役割と確保すべきサービス水準を明確にすることにより、市の進めるサイクルシティ構想の推進及び、多様な公共交通が相互に連携した合理的な公共交通ネットワークの形成を図ります。
- また、多様な公共交通の結節点を乗り継ぎ拠点として位置づけ、乗り継ぎ利便性の向上を図ることで、市民と市民、市民と来訪者といった人々がつながる交流の創出が期待されます。

基本方針 4

市民目線から見た効果的・効率的なサービスの確保

- わっちも乗る Car の便別利用者数をみると、利用者が 4 人以下の便も存在することや、バス停間の結びつきをみると、美濃病院や美濃インター前と各居住地の最寄りバス停間の利用に集中するなど、特定のバス停間の利用に限定されているものがあります。また、美濃市の地形的特性上、谷戸部に点在する集落をサービスするため、冗長なルート設定にならざるを得ないことから、利便性や費用効率が低い状況にあります。
- 下牧・上牧地区、洲原地区、美濃地区及び美濃インター周辺の 3 地区で試験運行している「乗り合わせタクシー」の評価結果では、定時定路線ではサービスされない時間帯でのサービス提供やきめ細かな停留所設置に伴い、利用者数・利用頻度の増加や利用者満足度の向上とともに、市のバス交通全体に対する経費の削減が図られました。
- したがって、市民等の移動ニーズを的確にとらえる中で、定時定路線型のバス運行に限らず、市民の生活行動や利用者の満足度を踏まえ、効果的・効果的なサービスとして評価される「乗り合わせタクシー」の導入地区の拡大を図ります。
- しかし、「乗り合わせタクシー」の不満として、予約のわずらわしさや利用集中により電話がつながりにくいといった声が挙げられているため、利用者の利便性を向上するためには、利用しやすく、わかりやすい予約システムへの改善を図ります。

基本方針 5

市民力による公共交通の維持・活性化

- 地域の生活路線については、地域のニーズに応じて地域が支えていく仕組みを構築する必要があるため、必要に応じて各地域が主体となった「(仮称) 地域懇談会」等の組織化を図り、市民力による地域の公共交通の維持・活性化に資する利用促進策を展開します。
- 美濃市は、公共交通のあり方を明確に示すとともに、市民力による取り組みに対して、交通事業者とともに支援します。市民、交通事業者そして美濃市がそれぞれの役割を果たす中で、三位一体の取り組みを実施し、持続可能な公共交通体系を構築します。

6章 目標を達成するために行う事業及び その実施に関する事項

1. 公共交通の機能分類とサービス水準の設定

美濃市における地域公共交通体系の具現化に向けては、公共交通の役割分担を明確にする必要があることから、現行のバス路線が有する機能に基づき、バス路線の性格分類を設定します。

図 6-1 公共交通路線網図 (H24. 12. 1 現在)

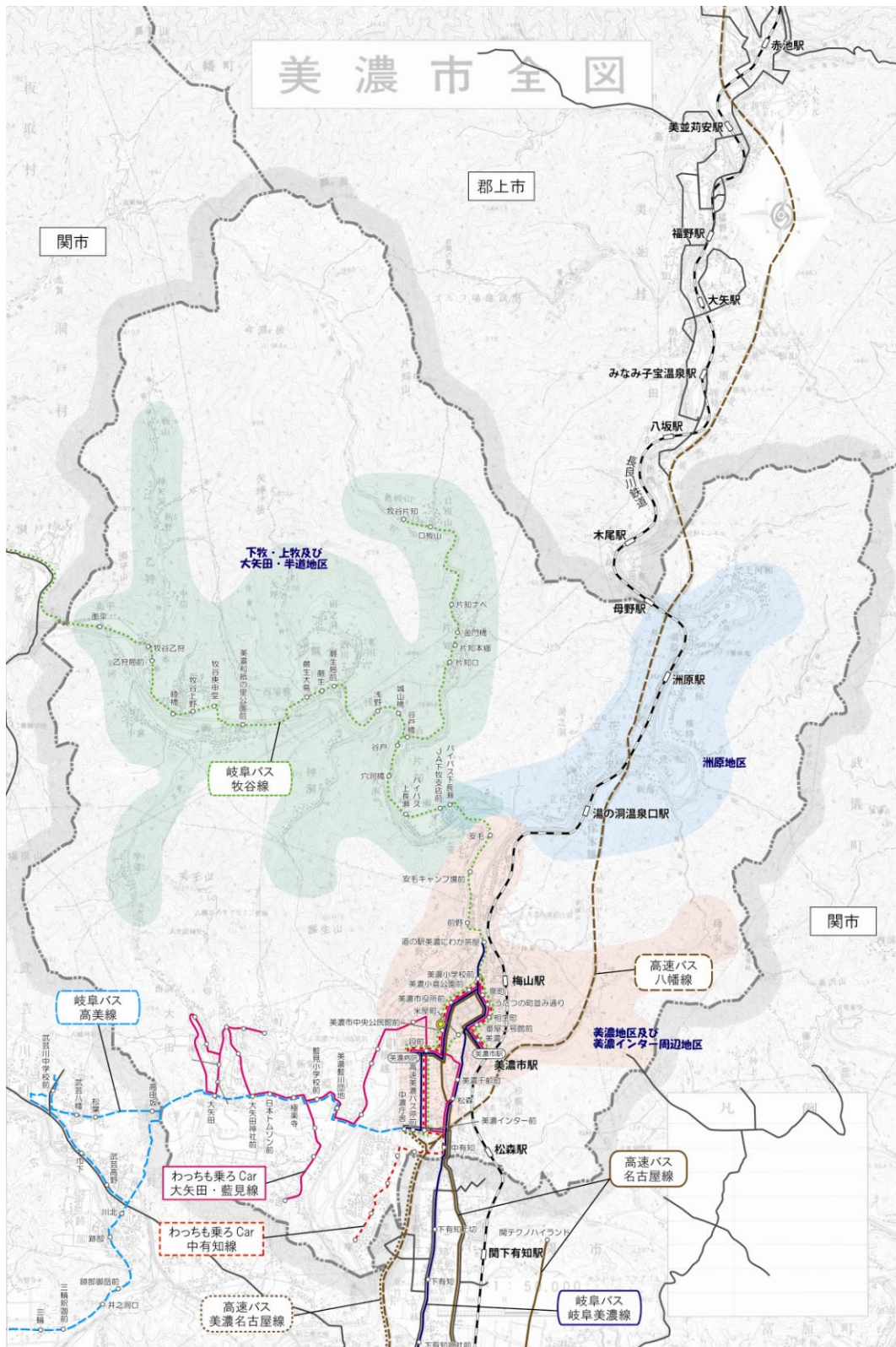


図 6-2 公共交通路線網図 (H25. 4 以降)

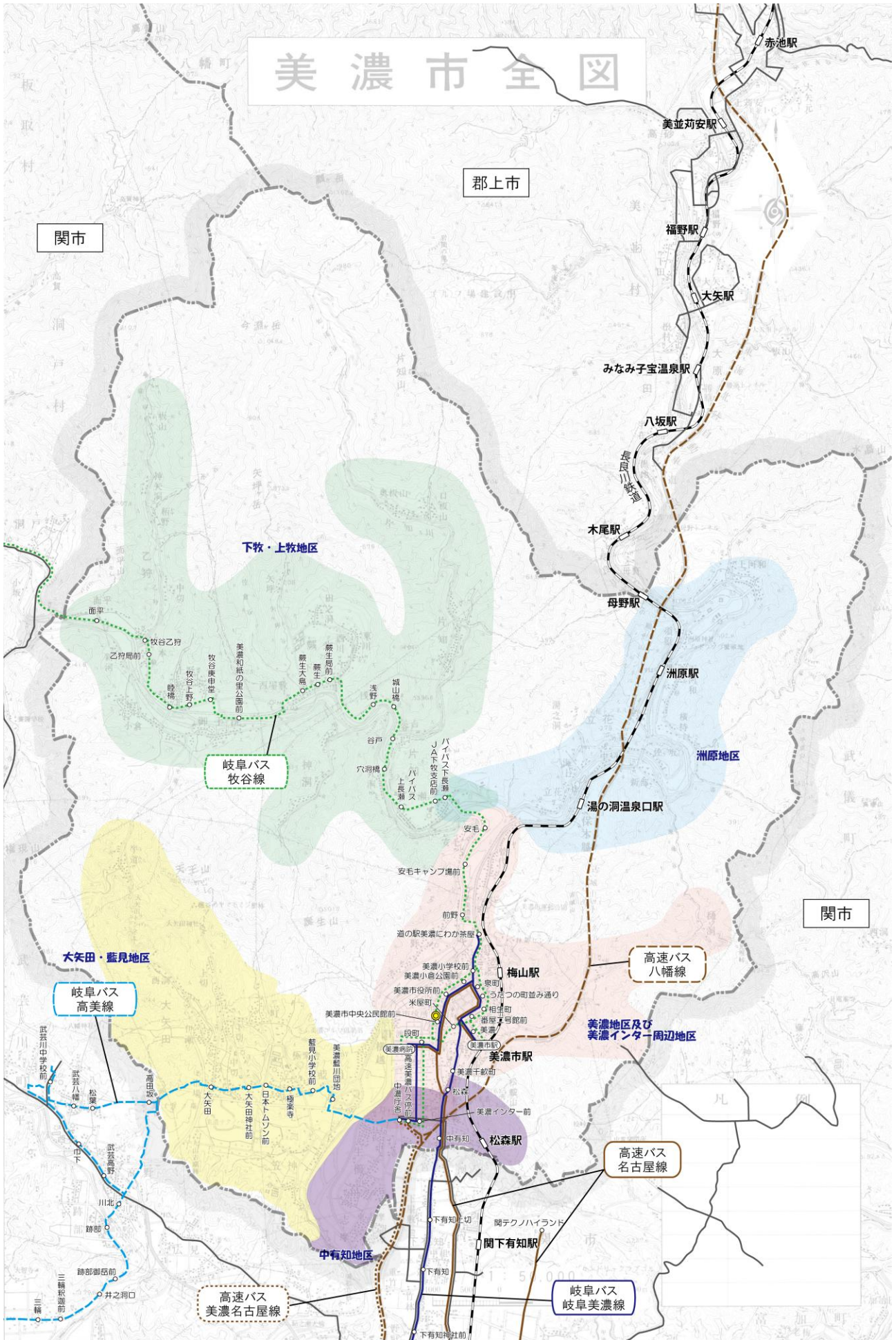


表 6-1 公共交通の機能分類とサービス水準（案）

		路線の機能	サービス確保の考え方	サービス水準の設定	路線維持の考え方	該当する現行路線 ※運行便数は美濃市内を経由する平日の往復換算
幹線路線	広域幹線路線	名古屋市、岐阜市及び隣接市への市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹軸としての機能を担う路線。	民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、美濃市は必要に応じ、運行支援を実施する。 利用促進策を実施するとともに、利用実態や採算性を踏まえ、サービス水準の妥当性や機能そのもののあり方を再検討する。	朝・夕のピーク時における通勤・通学需要に対応するとともに、昼間時間帯等における買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、1時間に1本以上を確保する。 通勤・通学、帰宅需要を踏まえた運行時間帯とする。	交通事業者が運行	長良川鉄道 (22.5 便/日) 高速八幡線 (11.5 便/日) 高速美濃名古屋線 (1.0 便/日) 高速名古屋線 (9.0 便/日)
	幹線路線	鉄道や高速バスと一体となって美濃市内及び隣接都市間の公共交通軸としての機能を担う路線。	中心市街地において、主要施設を連絡するとともに、鉄道、広域幹線路線や地域生活路線との乗り継ぎに配慮したサービス水準を確保する。 主に通勤・通学需要に対応したサービス水準の確保に向け、交通事業者及び行政が協働で運行を維持する。	朝・夕のピーク時における通勤・通学需要に対応するとともに、昼間時間帯等における買物、通院需要、帰宅需要に対応するため、30分に1本以上又は1時間に1本以上を確保する。 通勤・通学、帰宅需要を踏まえた運行時間帯とする。	交通事業者が運行	岐阜バス岐阜美濃線 (9.5 便/日) 岐阜バス高美線 (9.5 便/日)
支線路線	地域生活路線	広域幹線路線、幹線路線に接続し、中心市街地と地域を連絡する生活交通路線としての機能を担う。地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線。	移動手段を持たない交通弱者の社会参加の促進及び公共交通利用不便地区の解消を目的に、主に昼間時間帯の通院・買物需要に応じたサービス水準を確保する。 鉄道や幹線路線との乗り継ぎに配慮したサービス水準を確保する。	平日朝・夕の通勤・通学時間帯は、幹線路線を補完する範囲内でのサービス提供を図る。 平日昼間時間帯及び休日は、買物・通院需要に対応するため、地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指す。 買物・通院需要、公共施設利用需要に対応した運行時刻とする。	市（美濃市と関市）が支援し、交通事業者が運行	牧谷線 (4.5 便/日)
				地域の取組みを踏まえ、市が支援し交通事業者が運行	乗り合わせタクシー[5地区] (運行時間帯 8-18 時)	

※わっちも乗る Car は乗り合わせタクシーの試験運行に伴い休止

2. バス路線等の再編方針

■バス再編の段階的实施

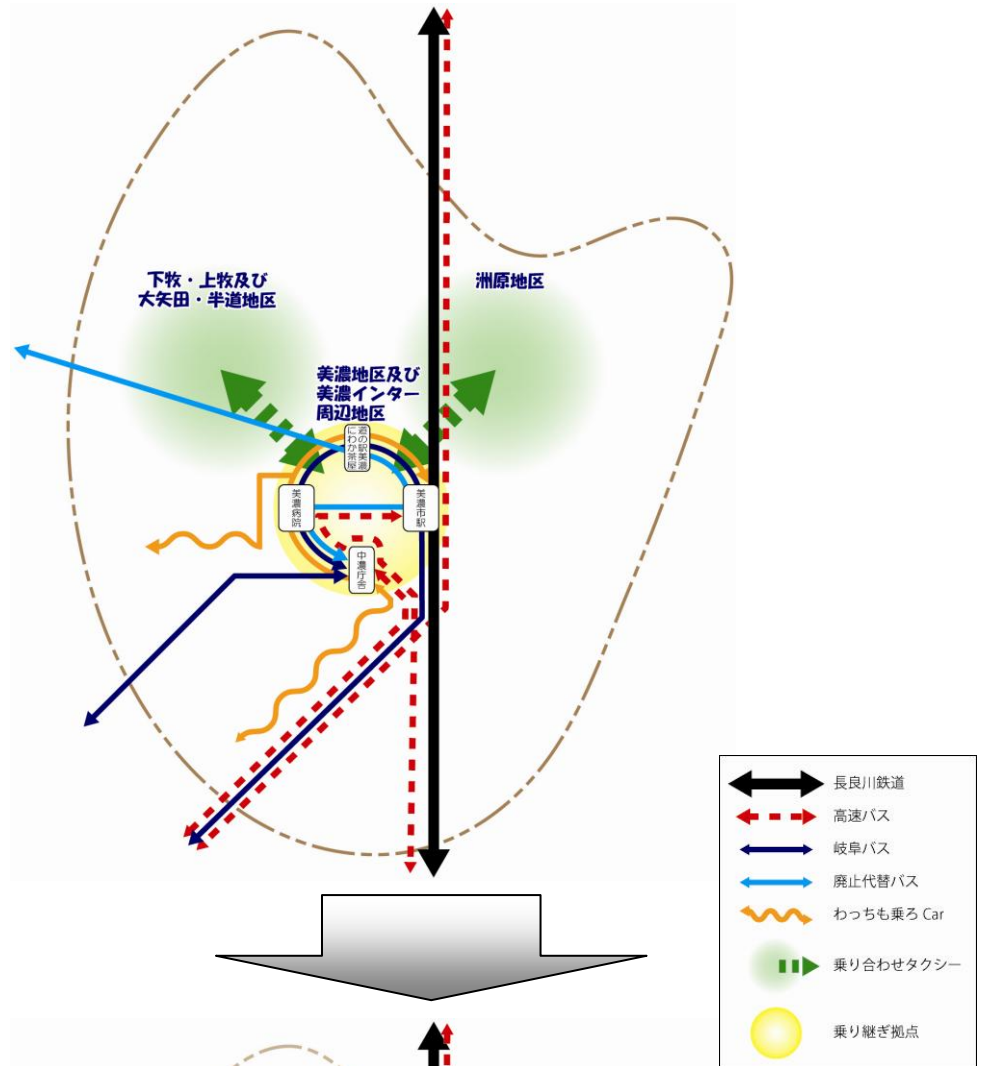
バス路線等の再編にあたっては、美濃市の地域公共交通の課題への対応や、乗り合わせタクシー試験運行の評価結果を踏まえ、既存バス路線の確保・維持・改善を図るとともに、定時定路線のわっちも乗る Car からデマンド型の乗り合わせタクシーへの移行を進めています。また、乗り合わせタクシーのサービスについては、今後、利用実態や利用特性を把握しつつ、導入地区住民及び運行事業者との協議・調整を踏まえ、見直しを図ります。

表 6-2 バス路線等の再編方針

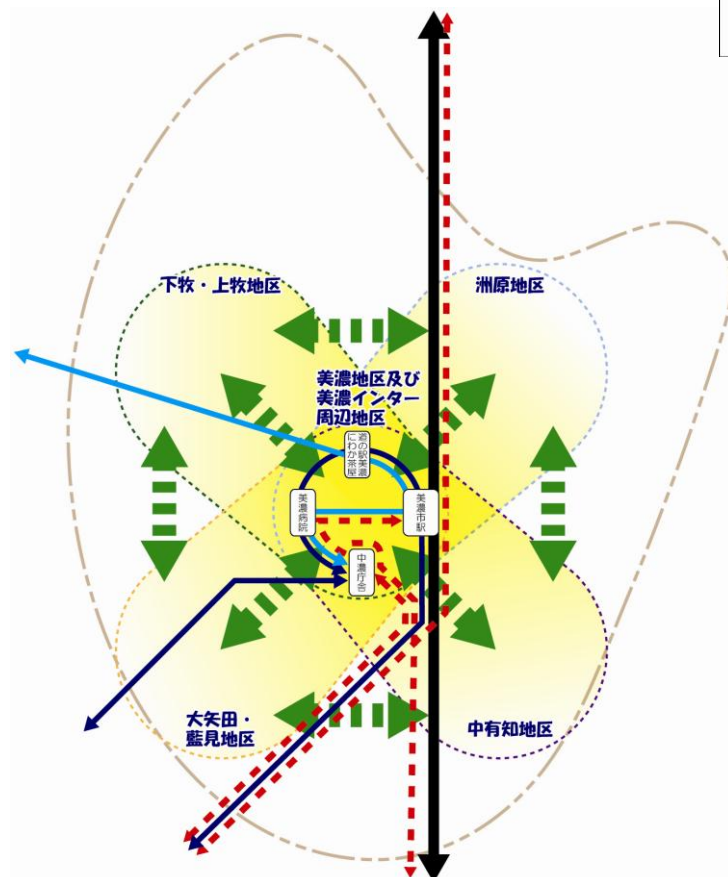
幹線路線	広域幹線路線	長良川鉄道		<ul style="list-style-type: none"> ● 主に関市・郡上市方向の通勤・通学目的の都市間移動に対応するため、現在のサービス水準の確保・維持を図ります。
		高速バス	八幡線 名古屋線	<ul style="list-style-type: none"> ● 主に岐阜市・名古屋市方向の通勤・通学目的の都市間移動に対応するため、現在のサービス水準の確保・維持を図ります。
	幹線路線	岐阜バス	岐阜美濃線 高美線	<ul style="list-style-type: none"> ● まちなかにおけるモビリティの向上と岐阜市方向の都市間移動に対応するため、現在のサービス水準の確保・維持を図ります。
支線路線	地域生活路線	廃止代替バス	牧谷線	<ul style="list-style-type: none"> ● 主に武義高校への通学目的に対応するため、朝夕の時間帯の運行便を確保します。 ● 乗り合わせタクシーとの料金格差を解消し、利用者の増進を図るため、距離制運賃からゾーン制運賃へ見直します。
		乗り合わせタクシー	下牧・上牧地区 洲原地区 美濃地区及び 美濃インター周辺 大矢田・藍見地区 中有知地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の生活交通路線として市街地等へのモビリティの向上と、市内に点在する観光レクリエーション等を目的とした来訪者ニーズに対応するため、美濃市全域でのデマンド運行とともに、停留所の位置の検討や待合環境の充実など、運行サービスの充実を図ります。
乗り継ぎ拠点				<ul style="list-style-type: none"> ● 美濃市駅、道の駅美濃にわか茶屋、美濃病院、中濃庁舎を乗り継ぎ拠点として位置づけ、広域幹線路線、幹線路線及び地域生活路線の一体的な利便性向上を図ります。 ● 乗り継ぎ拠点では、乗り継ぎ抵抗を軽減する情報・案内の提供とともに、市民と市民、市民と来訪者の交流が創出される場としての活用を図ります。

図 6-3 公共交通ネットワークの見直しイメージ

<これまで>



<これから>

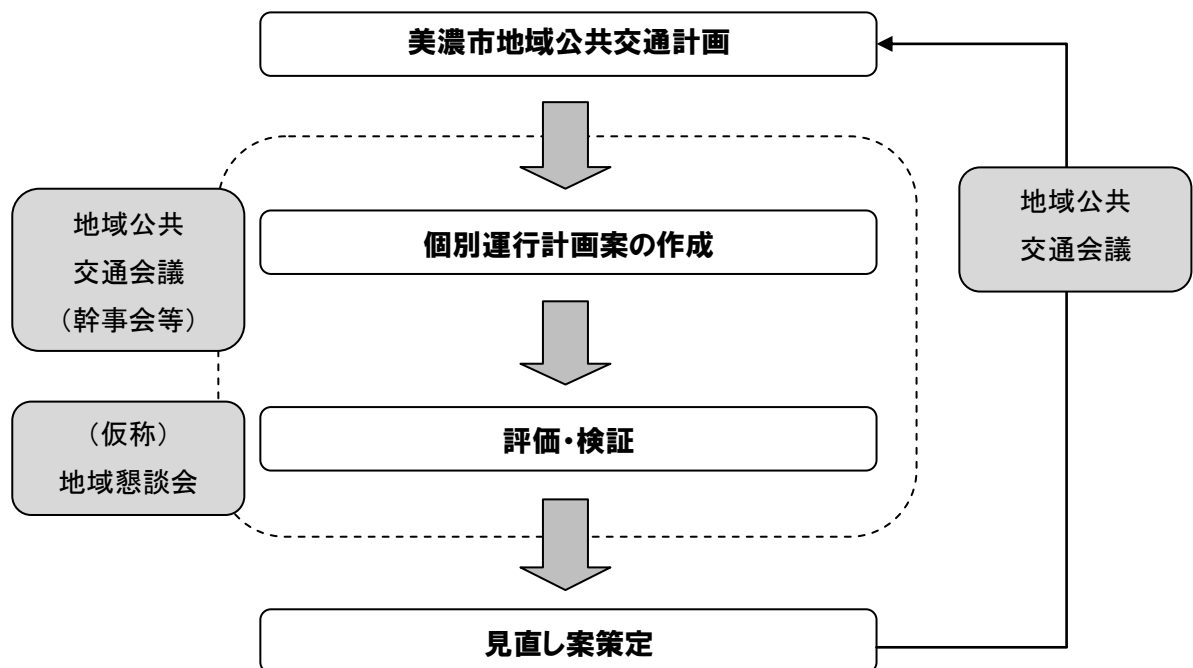


■乗り合わせタクシーの運行サービスの改善

地域生活路線のうち乗り合わせタクシーは、地域に密着した生活交通であることから、停留所増設などの運行サービスの改善にあたっては、本計画を踏まえつつ、地域住民の生活行動に応じた運行サービスのあり方について、地域住民と美濃市及び、運行事業者が協働で運行結果に基づく評価を実施し、運行サービスの妥当性、運行計画の見直しの必要性、各種利用促進策等を検討する必要があります。

必要に応じて、市、交通事業者の支援の下、地域住民が主体となって活動する「(仮称) 地域懇談会」等を組織し支援等を行うことを検討します。

図 6-4 支線路線の具体的計画案検討手順



3. 公共交通の運賃

都市間移動に対応した広域幹線路線（長良川鉄道・高速バス）及び幹線路線（民間路線バス）については、民間交通事業者が主に通勤・通学需要に対応する路線であり、運賃は現行どおり対キロ制運賃とします。

地域生活路線のうち、牧谷線については、乗り合わせタクシーとの料金格差を解消し、利用者の増進を図るため、距離制運賃からゾーン制運賃へ見直しております。

乗り合わせタクシーについては、利用者や市民ニーズを踏まえ、ゾーン制運賃の見直しや、均一運賃の検討を行うなど運賃体系の見直しを検討します。

表 6-3 公共交通の機能分類と運賃体系

		路線の機能	運賃体系	参考：該当する現行路線の運賃
幹線路線	広域幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市、岐阜市及び隣接市への市内外交通需要に対処するとともに、広域的な交通基幹軸としての機能を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 対キロ制運賃 	長良川鉄道 (対キロ制運賃)
			<ul style="list-style-type: none"> 対キロ制運賃 	高速バス (対キロ制運賃)
	幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や高速バスと一体となって美濃市内及び隣接都市間の公共交通軸としての機能を担う路線。 	<ul style="list-style-type: none"> 対キロ制運賃 	岐阜バス (対キロ制運賃)
支線路線	地域生活路線	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線路線、幹線路線に接続し、中心市街地と地域を連絡する生活交通路線としての機能を担う。地域の生活ニーズに応じた一定のサービス水準を確保すべき路線 	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン制運賃 	牧谷線 (対キロ制運賃)
			<ul style="list-style-type: none"> ゾーン制運賃 均一運賃 	乗り合わせタクシー (ゾーン制運賃、 運賃割引の適用あり)

4. 公共交通の利用促進策

美濃市が目指すまちづくりの姿の具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。

表 6-4 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体
(1)利用者目線による 利便性向上	① 公共交通利用に係る情報提供（来訪者に対する予約方式の周知、予約先施設等の情報提供、総合案内板、バス停案内表示、バスマップ、美濃市ホームページ、美濃市広報等）	交通事業者・行政
	② 乗り継ぎ拠点における待合環境の改善・乗り継ぎ抵抗を軽減する表示（バスの運行情報等）	交通事業者・行政
	③ 予約抵抗の軽減等を目的とした利用促進策の検討（予約時のオペレーティングの円滑化等）	交通事業者・行政
(2)利用促進を誘導する 施策	① 回数券等の導入検討	交通事業者・行政
	② 環境や利用者に配慮したバス車両の改善（低公害型車両、ノンステップバス等）	交通事業者
(3)地域づくりと一体 となったバスへの 愛着（マイバス意 識）を高める方策	① 公共交通を活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施	地域・交通事業者
	② 美濃市の各種イベント時におけるバス利用促進キャンペーンの実施	交通事業者・行政
	③ 地域住民による各種活動の実施（停留所及び周辺の環境整備、清掃、緑化等）	地域

5. 評価及び推進体制

1) 評価・検証の基本的考え方

- 幹線路線は住民、交通事業者及び行政が協働で運行維持に係る評価を実施

幹線路線は、美濃市の公共交通ネットワークの軸としての機能を有することから、住民、交通事業者及び行政の協働のもと、運行結果に基づく評価を実施し、運行維持を検討します。

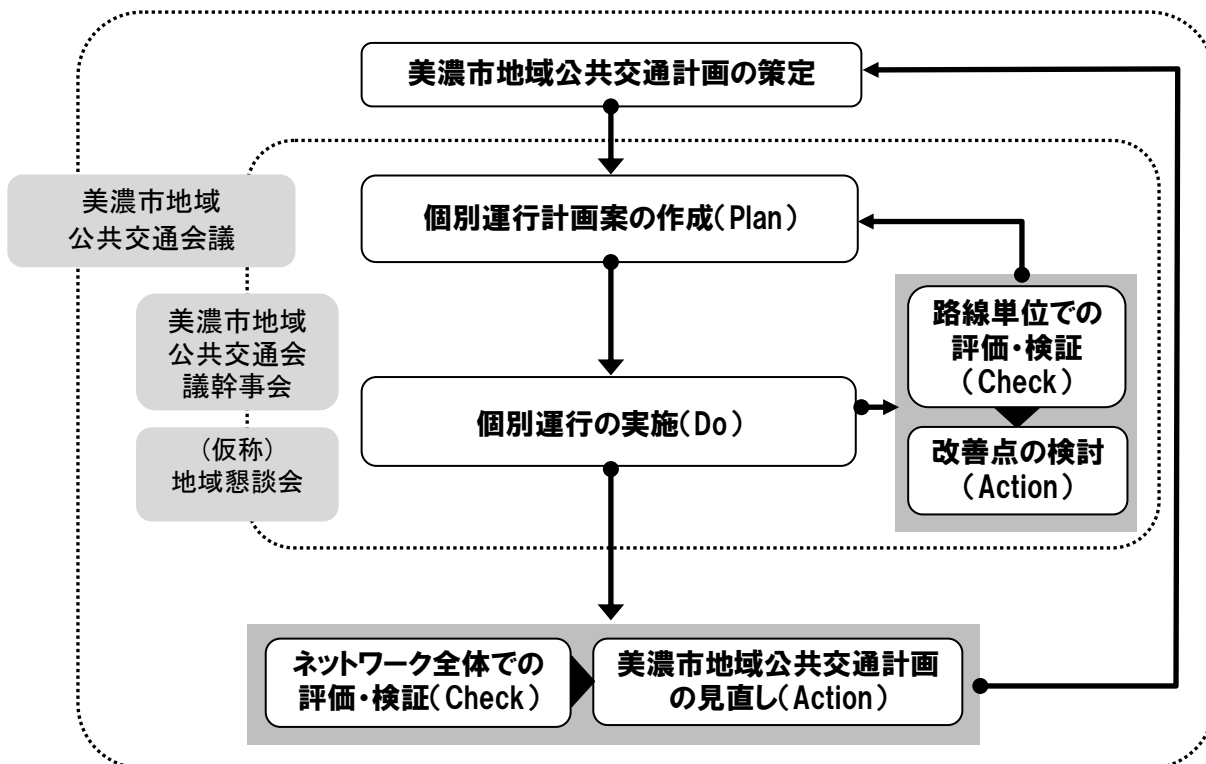
- 支線路線は地域住民、交通事業者及び行政が協働で運行を評価し、見直し案を検討

地域に密着した生活交通路線であることから、住民、交通事業者及び行政が協働で運行結果に基づく評価を実施し、運行計画の見直しや利用促進策を検討します。

<公共交通ネットワークの評価・検証>

- ①公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、美濃市地域公共交通会議で実施
- ②公共交通ネットワークの評価は、「ネットワーク全体での評価」、「路線単位での評価」の2つの評価の視点に基づき、目標値の達成度を評価・検証
- ③目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル(計画→実行→評価→改善)により実施
- ④目標年次の平成34年度を最終年度として、上位計画である美濃市総合計画の見直しによる基本計画の変更を含め、段階的に評価・検証を踏まえた改善策を検討するとともに、最終年度には本計画の見直しを実施

図 6-5 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ (PDCAサイクル)



2) 評価・検証の視点

バス路線の評価・検証は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、路線の見直しや利用促進に向けた判断材料となる「検証の視点」に基づき実施する。なお、検証にあたっては、バスの実態や課題の共有化を図るため、以下に示す「バス路線の評価・検証の視点（例）」のうち、定量化できる指標を整理し、美濃市地域公共交通会議に示すものとします。

表 6-5 バス路線の評価・検証の視点（例）

評価・検証の視点		指標例				対応方針検討の視点
		幹線 路線	支線路線			
			定時定 路線	デマ ン ド 型交通		
検証1 サービス評価の視点 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？						
利用者数（需 要）と輸送力 （供給）のバ ランスを検証	● 需要に応じた ルート・ダイ ヤ設定となっ ているか？	停留所別 乗降者数	○人/日 以上	○人/日 以上	○人/日 以上	利用の少ない停留所 の必要性を検討
	● 需要に応じた 車両選択とな っているか？	1 便当たり 平均 乗車人員	○人/便 以上	○人/便 以上	○人/便 以上	路線の機能変更の必 要性を検討
ネットワーク の妥当性を検 証	● 需要に応じた ネットワーク となっている か	バス停間 OD	利用者の需要ベクトルに応じ たルートとなっているかを検 証			バスルートの 見直しを検討
	● 他路線と競合 関係にない か？	同一方向路 線のバス停 圏の重複	半径○m 以遠		半径○ m 以遠	バスルートの 見直しを検討
		同一方向路 線のダイヤ の重複	運行間隔○分以上			ダイヤ・運行時間帯の の見直しを検討
	● 乗り継ぎ抵抗 の軽減は図ら れているか？	乗り継ぎ 時 間	主要乗り継ぎ拠点の乗り継ぎ 時間○分以内			ダイヤ・運行時間帯の の見直しを検討
検証2 事業評価の視点 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？						
利用者数と運 行経費のバラ ンスを検証	● バス利用者数 は増加してい るか？	年 間 利用者数	利用者○人以上			利用促進策を検討
	● 費用効率が極 端に悪化して いないか？	利用者一人 あたり 運行経費	○円/ 人以下	○円/ 人以下	○円/ 人以下	利用促進策を検討
検証3 政策評価の視点 バスの運行目的は達成されているか？						
住民によるバ ス評価及び住 民参加による 取り組み状況 を検証	● 各路線が期待 される役割を 果たしている か？	利用者 満足度	バスサービスに関する利用者 の不满割合○%以下			不満内容に応じた見 直しを検討
	● 住民による定 期的な評価が 実施されてい るか？	(仮称)地域 懇談会の開 催回数	—	○回/年以上		地域住民のモチベー ション維持方策を検 討

<バスの運行評価・見直し手順（案）>

- ▼ 年度ごとに利用実態を把握し、
- ▼ 評価結果を広く住民に知らせ、
- ▼ 地域住民参画のもと見直し案を検討し、
- ▼ 原則 10 年を目途に公共交通ネットワーク再編の必要性を判断します。

図 6-6 地域生活路線の運行評価・検証に関する取り組みの流れ（案）

